Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/2373

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/1 — 68070 — 6326/67

Bonn, den 11. Dezember 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
hier: Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Verordnung des Rats über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 29. November 1967 dem Herrn Präsidenten des Rats der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Vorschlag einer Verordnung des Rats über den Zugang zum Markt im Binnenschiffsgüterverkehr

(Von der Kommission dem Rat vorgelegt)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf die Bestimmungen des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere dessen Artikel 75,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,

gestützt auf die Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

gestützt auf die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Organisation des Verkehrsmarktes stellt einen wesentlichen Bestandteil der im Vertrag von Rom vorgesehenen gemeisamen Verkehrspolitik dar;

Der Binnenschiffsgüterverkehrsmarkt weist Besonderheiten vor allem physischer und struktureller Art auf, die Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage im Verkehr hervorrufen können; um Störungen, die sich hieraus ergeben können, zu vermeiden, muß die Marktorganisation vor allem eine Regelung des Zugangs zum Markt enthalten;

Eine solche Regelung soll den gesunden Wettbewerb fördern und eine Entwicklung der Kapazität entsprechend den Markterfordernissen gewährleisten;

Die Einführung einheitlicher Regeln für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers im Binnenschiffsgüterverkehr kann durch Hebung des beruflichen Niveaus zur Gesundung des Marktes und zur qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen im Interesse der Verkehrsnutzer, der Verkehrsunternehmer und der Gesamtwirtschaft beitragen;

Eine Verbesserung der fachlichen Eignung ermöglicht es den Verkehrsunternehmern, ihren Betrieb rationeller zu führen und die tatsächliche Marktlage besser zu beurteilen; eine verbesserte Ausbildung dürfte eine rationellere Investitionspolitik zur Folge haben; bestimmte Bedingungen der Zahlungsfähigkeit sind unerläßlich, um eine übermäßige Verschuldung zu vermeiden und einen reibungslosen Ablauf des Unternehmens zu gewährleisten; daher müssen die Vorschriften über den Zugang zum Beruf diese beiden Voraussetzungen umfassen;

Es müssen Instrumente zur Kapazitätsüberwachung eingesetzt werden, mittels derer die öffentliche Hand die ständige Anpassung des Angebots an die Nachfrage vornehmen kann; zu diesem Zweck müssen einerseits Maßnahmen zur Korrektur periodisch auftretender Ungleichgewichte und damit der schädlichen Auswirkungen kurzfristiger Kapazitätsüberhänge und andererseits Maßnahmen zur Vermeidung langfristiger Ungleichgewichte vorgesehen werden, durch die die Bildung struktureller Kapazitätsüberhänge eingedämmt werden; diese Eingriffe müssen vor allem die Stabilisierung des Marktes ermöglichen, zu einer rationellen Entwicklung und zur optimalen Beschäftigung der Binnenschiffahrt führen und eine Anhebung des Lebensstandards in diesem Tätigkeitsbereich begünstigen; dieses Vorgehen darf jedoch weder eine staatliche Verkehrsteilung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern noch den Schutz eines bestimmten Verkehrsträgers bezwecken;

Wegen der wechselseitigen Abhängigkeit der Verkehrsbeziehungen in der Binnenschiffahrt und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen ist es wichtig, ein einheitliches System der Kapazitätsüberwachung für alle Binnenschiffahrtsstraßen der Gemeinschaft einzurichten; um die Wirksamkeit der Regelung zu gewährleisten, muß ein solches System gleichermaßen auf den gewerblichen wie auf den Werkverkehr angewandt werden; zur Verwirklichung der Integration des Binnenschiffsverkehrs in der Gemeinschaft muß die Regelung sowohl auf innerstaatliche als auch auf grenzüberschreitende Beförderungen zur Anwendung kommen;

Die einheitlichen Bedingungen müssen je nach den besonderen Gegebenheiten, die auf Teilmärkten oder für bestimmte Güterarten bestehen, differenziert angewandt werden; es ist daher notwendig, daß das Gemeinschaftsnetz nach Schiffahrtsbecken aufgeteilt und die Wasserfahrzeuge nach Fahrzeugarten klassifiziert werden;

Das Erfordernis vorheriger Genehmigung und der Eintragung der Wasserfahrzeuge für Binnenschiffsbeförderungen, die der Kapazitätsüberwachung unterliegen, stellt das wesentliche Instrument für die Durchführung der Maßnahmen dar, die dieses System umfaßt;

Der besonders ausgeprägte Einfluß natürlicher Faktoren auf die Leistungen der Wasserfahrzeuge stellt eine der Hauptursachen für die Bildung kurzfristiger Überkapazitäten dar; deren Vorhandensein muß aufgrund objektiver Kriterien festgestellt werden können;

Unter diesen Umständen stellt die zeitweilige und auf freiwilliger Grundlage organisierte Stillegung des vorübergehend überschüssigen Teils des Mate-

rials das technisch und wirtschaftlich geeignetste Mittel zur Aufzehrung eines kurzfristigen Kapazitätsüberhangs dar; das Stillegungssystem muß so gestaltet sein, daß es einen raschen Eingriff sowie eine laufende Anpassung der ergriffenen Maßnahmen an plötzlichen Wandlungen der betreffenden Marktlage ermöglicht;

Die Unternehmen, die sich dazu verpflichten, ihre Fahrzeuge während eines festgelegten Stillegungszeitraums ganz oder teilweise nicht weiter zu betreiben, müssen zum Ausgleich eine Vergütung erhalten; der Satz der Vergütung muß so festgesetzt werden, daß die Unternehmen einen Anreiz erhalten, den am wenigsten wirtschaftlichen Schiffsraum stillzulegen, der erforderlich ist, um den kurzfristigen Kapazitätsüberhang aufzuzehren;

Um den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern nicht zu verfälschen, müssen die für die Bezahlung der Stillegungsvergütungen notwendigen Mittel ausschließlich von der Binnenschiffahrt selbst aufgebracht werden; diese Mittel werden durch Eintragungsgebühren erbracht, deren Satz nach einheitlichen Kriteren festgesetzt wird;

Durch eine Analyse der Markttendenzen muß eine mittelfristige Politik für die Entwicklung des Parks der Wasserfahrzeuge festgelegt werden, infolgedessen muß ein Fünf-Jahres-Programm aufgestellt werden, das die voraussichtlichen Entwicklungstendenzen des Marktes umreißt und den Unternehmern eine ausreichende Information für sachgerechte Investitionsentscheidungen gibt; dieses Programm muß jährlich überprüft und gegebenenfalls der tatsächlichen Marktentwicklung angepaßt werden;

Wenn der Park der Wasserfahrzeuge sich in einem über die Angaben des Programms hinausgehenden Maße entwickelt, muß geprüft werden, ob ein struktureller Kapazitätsüberhang besteht oder in der Entwicklung begriffen ist; die Bildung oder das Vorhandensein eines strukturellen Kapazitätsüberhangs muß nach objektiven Kriterien festgestellt werden; dabei muß der tatsächlichen Lage und der Entwicklung des Marktes sowie den voraussichtlichen Auswirkungen der Stillegungsmaßnahmen auf die Struktur dieses Marktes Rechnung getragen werden;

Wenn die Bildung einer strukturellen Überkapazität festgestellt wird, erscheint es unerläßlich, die Entwicklung des Schiffsparks dadurch einzudämmen, daß während eines angemessenen Zeitraums die Indienststellung zusätzlicher Kapazität auf dem betreffenden Markt von der Zahlung eines Beitrags abhängig gemacht wird; die Sätze dieses Beitrags müssen auf der Grundlage einheitlicher Kriterien festgesetzt werden.

Wenn sich solche vorbeugenden Maßnahmen als unzureichend für die Vermeidung der Bildung einer strukturellen Überkapazität erweisen, oder wenn das Vorhandensein einer solchen Überkapazität festgestellt wird, erscheint es zweckmäßig, daß während des für die Wiederherstellung einer normalen Marktlage erforderlichen Zeitraums jede Indienststellung zusätzlicher Kapazität auf dem betreffenden Markt ausgesetzt wird;

Die Modernisierung des Schiffsmaterials und die Rationalisierung des Betriebs muß jedoch so weit wie möglich gefördert werden; infolgedessen ist es unabhängig von den möglicherweise auf nationaler Ebene hierzu ergriffenen Maßnahmen zweckmäßig, die Ersetzung von Wasserfahrzeugen durch eine gleichwertige Leistungskapazität während des Zeitraums, in dem die Bildung oder das Vorhandensein eines strukturellen Kapazitätsüberhangs festgestellt wird, unbeschränkt zuzulassen;

Um die Aufzehrung des Kapazitätsüberhangs zu fördern, müssen auch diejenigen Unternehmen, die zur Abwrackung von technisch und wirtschaftlich veraltetem Schiffsraum bereit sind, entschädigt werden;

Abwrackmaßnahmen dürfen sich nicht dahin auswirken, daß die allgemeinen Ziele des Vertrages, besonders die in dessen Artikel 2 genannten, beeinträchtigt werden. Da Abwrackmaßnahmen derartige Konsequenzen für die als Angehörige der Besatzung beschäftigten Arbeitskräfte haben können, sind Maßnahmen vorzusehen, die die Wiederbeschäftigung in anderen Wirtschaftsbereichen begünstigen;

Die Zahlung der Stillegungs- und der Abwrackvergütungen muß aus dem Ertrag der Eintragungsgebühren sowie der während der Zeiten der Bildung von Kapazitätsüberhängen erhobenen Beiträgen finanziert werden; zu diesem Zweck muß für jedes Schiffahrtsbecken und je Mitgliedstaat eine Buchführung eröffnet werden, die die Bezahlung der erforderlichen Ausgleichsbeträge sicherstellt;

Das Gewerbe muß an der Durchführung der Maßnahmen zur Kapazitätsregulierung eng beteiligt werden; zu diesem Zweck muß bei der Kommission ein Ausschuß von qualifizierten Vertretern der Unternehmen, welche Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt ausführen, geschaffen werden;

Die Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten müssen von allen mengenmäßigen Beschränkungen oder anderen Behinderungen, vor allem administrativer Art, befreit werden; außerdem muß vorgesehen werden, daß in einem Zeitpunkt, in dem die Start- und Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmen der verschiedenen Mitgliedstaaten einander ausreichend angeglichen sind, die nichtansässigen Verkehrsunternehmer ohne Beschränkung und unter den gleichen Bedingungen wie ansässige Unternehmer zu den innerstaatlichen Beförderungen in einem Mitgliedstaat zugelassen werden;

Um eine ständige Überwachung des Binnenschiffsverkehrsmarktes ausüben zu können und um den Behörden, den Verkehrsunternehmen und den Verkehrsnutzern eine ausreichende Kenntnis der Entwicklung der Marktlage zu verschaffen, muß geeignetes statistisches Material verfügbar sein; außerdem muß auf Gemeinschaftsebene ein Verfahren zur systematischen Information eingerichtet werden;

Um die Einhaltungen der Bestimmungen der Regelung des Zugangs zum Markt zu gewährleisten, müssen Kontrollmittel und Sanktionen vorgesehen

werden; um die Gleichbehandlung hinsichtlich der Strafvorschriften, mit denen die Grundbestimmungen dieser Regelung versehen werden, und deren Wirksamkeit zu gewährleisten, müssen die vorgesehenen Sanktionen auf einer angemessenen Höhe harmonisiert werden;

Übergangsbestimmungen sind erforderlich, um die Wahrung der wohlerworbenen Rechte sicherzustellen und um es den nationalen Behörden zu ermöglichen, die eingeführte Gemeinschaftsregelung anzuwenden;

Die Möglichkeit zur Einlegung von Rechtsmitteln muß den Verkehrsunternehmern gegenüber den Einzelentscheidungen zugesichert werden, die von den zuständigen Behörden zur Anwendung der eingeführten Regelung getroffen werden;

Ein gemeinschaftliches Beratungsverfahren ist für von den Mitgliedstaaten zur Anwendung der eingeführten Regelung zu treffenden Maßnahmen von Bedeutung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

TITEL I

Definitionen und Anwendungsbereich

Artikel 1

Für die Anwendung dieser Verordnung

— bezeichnet der Begriff „Frachtschiff" jedes Schiff, das aufgrund seiner besonderen Bauart und Ausstattung für die Güterbeförderung auf Wasserstraßen bestimmt ist und dessen Ladefähigkeit bei höchstzulässigem Tiefgang mehr als fünfundvierzig metrische Tonnen beträgt;

— bezeichnet der Begriff „Schiff ohne mechanischen Antrieb" jedes Frachtschiff, das für seine Fortbewegung von einer fremden Antriebskraft abhängig ist;

— bezeichnet der Begriff „Schubleichter" jedes Frachtschiff, das zu seiner Fortbewegung normalerweise geschoben wird;

— bezeichnet der Begriff „Selbstfahrer" jedes Frachtschiff mit mechanischem Antrieb, der es ihm gestattet, sich durch eigene Motorenkraft fortzubewegen;

— bezeichnet der Begriff „Nicht-Frachtschiff" jedes Schiff, das aufgrund seiner besonderen Bauart und Ausstattung für die Fortbewegung von Schiffen ohne mechanische Antriebskraft bestimmt ist und dessen Motorenkraft mehr als 140 PS beträgt;

— bezeichnet der Begriff „Schlepper" jedes Nicht-Frachtschiff, das dazu bestimmt ist, durch Ziehen Frachtschiffe ohne mechanische Antriebskraft fortzubewegen;

— bezeichnet der Begriff „Schubschiff" jedes Nicht-Frachtschiff, das durch Schieben Frachtschiffe ohne mechanische Antriebskraft fortbewegt;

— umfaßt der Begriff „Wasserfahrzeuge" die Frachtschiffe und die Nicht-Frachtschiffe.

Artikel 2

1. Die Vorschriften dieser Verordnung regeln den Zugang zum Markt für Güterbeförderungen, die gänzlich oder teilweise auf den Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ausgeführt werden, und zwar:

— durch jede natürliche Person, die Staatsangehörige eines Mitgliedstaates ist oder ihren Wohnsitz, Wohnort oder ihre Betriebsniederlassung in einem Mitgliedstaat hat;

— jede juristische Person oder jedes Unternehmen, die ihren Gesellschafts- oder Verwaltungssitz, eine Agentur, Filiale oder jede andere Art von Niederlassung auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates haben.

2. Von der Anwendung dieser Vorschriften ausgeschlossen sind Güterbeförderungen

— auf dem in dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Donauabschnitt;

— mit Schiffen, die von See einkommend oder nach See ausfahrend Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zum Laden oder Löschen in einem einzigen Hafen eines Mitgliedstaates benutzen, sofern diese Schiffe keinen anderen Verkehr auf diesen Wasserstraßen ausführen;

— mit Wasserfahrzeugen, die ausschließlich der Unterhaltung der Wasserstraßen oder der Ausübung der öffentlichen Gewalt dienen.

TITEL II

Bedingungen für den Zugang zum Beruf

Artikel 3

1. Um zur Ausübung des Berufes des Güterverkehrsunternehmers in der Binnenschiffahrt zugelassen zu werden, muß jede natürliche oder juristische Person im Sinne von Artikel 2 Absatz 1, vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 dieses Artikels, Inhaber einer Lizenz sein, die ihr nach den Bestimmungen des Artikels 6 erteilt wird, wenn sie den Bedingungen der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung entspricht.

Ist der Antragsteller eine juristische Person, so muß die Bedingung der fachlichen Eignung von der natürlichen Person erfüllt werden, die für die tägliche Geschäftsführung des Unternehmens verantwortlich ist.

2. Den Bestimmungen des Absatzes 1 unterliegen nicht die natürlichen oder juristischen Personen, die

— Beförderungen ausführen, welche die Bedingungen nach Artikel 9 der Verordnung Nr. 11 des Rats vom 27. Juni 1960 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen erfüllen [1]);

— Beförderungen für ihre eigenen Bedürfnisse mit Wasserfahrzeugen ausführen, die ihnen ohne Ausrüstung für eine Dauer von mindestens zwei Jahren zu ihrer ausschließlichen Verfügung gestellt worden sind, soweit diese Beförderungen den Bedingungen von Artikel 9 Abs. 3, 4 und 5 der vorgenannten Verordnung Nr. 11 entsprechen.

3. Natürliche oder juristische Personen, die nicht in Absatz 2 genannte Beförderungen mit Wasserfahrzeugen ausführen, die ihnen ohne Ausrüstung für eine Dauer von mindestens zwei Jahren zu ihrer ausschließlichen Verfügung gestellt worden sind, unterliegen hinsichtlich dieser Fahrzeuge nicht den Bedingungen der finanziellen Leistungsfähigkeit nach Absatz 1.

Artikel 4

1. Die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit nach Artikel 3 ist gegeben, wenn eigene finanzielle Mittel verfügbar sind, deren Höhe wenigstens sechzig Prozent des Handelswertes der zu verwendenden Wasserfahrzeuge betragen muß.

Der Nachweis der Erfüllung dieses Erfordernisses wird erbracht durch Vorlage einer Bescheinigung, wonach die genannten Wasserfahrzeuge nicht mit einer Hypothek von mehr als vierzig Prozent ihres Handelswertes belastet sind, oder einer von einer Bank, einem Finanzinstitut oder einer zuständigen Verwaltungsbehörde ausgestellten Bescheinigung, wonach die geforderten Mittel verfügbar sind.

2. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung nach Artikel 3 ist bei einer durch Prüfung festgestellten ausreichenden Kenntnis der Betriebsführung und der in Artikel 5 genannten Vorschriften gegeben.

Der Nachweis dieser Kenntnisse wird durch Vorlage einer Bescheinigung über das Bestehen der genannten Prüfung erbracht. Die Bescheinigung wird von der zuständigen Verwaltungsbehörde des Mitgliedstaates, in dem der Betroffene seine Wasserfahrzeuge nach Artikel 9 eintragen lassen muß, ausgestellt.

Artikel 5

1. Für die Zulassung zum innerstaatlichen Verkehr in einem Mitgliedstaat erstreckt sich die Prüfung nach Artikel 4 Abs. 2 auf die Vorschriften über die innerstaatliche Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt in diesem Staat und die besonderen Bestimmungen für diese Beförderungen, insbesondere auf steuerlichem und sozialem Gebiet.

2. Für die Zulassung zum internationalen Verkehr erstreckt sich die Prüfung nach Artikel 4 Abs. 2 zusätzlich zu den geforderten Kenntnissen nach Absatz 1 dieses Artikels auf folgende Sachgebiete:

— die Regelungen für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten, insbesondere betreffend das Tarifsystem und die nautische Nutzung der Wasserfahrzeuge sowie die auf diesen Verkehr anwendbaren Steuer-, Sozial- und Zollvorschriften;

— die nationalen Rechtsvorschriften für den Binnenschiffsgüterverkehr, der in den anderen Mitgliedstaaten durch nichtansässige Verkehrsunternehmen ausgeführt wird.

3. Innerhalb drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung erläßt die Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten im Wege einer Richtlinie die gemeinsamen Regeln für die Erstellung der Prüfungsprogramme.

Artikel 6

1. Die Lizenz nach Artikel 3 Abs. 1 wird von den zuständigen nationalen Behörden des Mitgliedstaates erteilt, in dessen Register der Antragsteller seine Wasserfahrzeuge gemäß Artikel 9 eintragen lassen muß.

2. Die Lizenz wird auf den Namen des Antragstellers ausgestellt; sie ist nicht übertragbar.

Die Lizenz enthält die Angaben, welche die Identifizierung eines jeden verwendeten Wasserfahrzeugs ermöglicht; sie gibt ferner an, ob ihr Inhaber zum innerstaatlichen oder internationalen Verkehr zugelassen werden kann.

Eine Durchschrift dieser Lizenz wird von den Behörden nach Absatz 1 für jedes Wasserfahrzeug ausgegeben, das der Inhaber in ihr Register hat eintragen lassen.

3. Die Lizenz entspricht einem Muster, das von der Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten im Wege einer Verordnung innerhalb 3 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung erstellt wird.

Artikel 7

1. Im Falle des Ablebens des Inhabers einer Lizenz ist der Rechtsnachfolger oder, sofern dieser nicht geschäftsfähig ist, sein gesetzlicher Vertreter befugt, die berufliche Tätigkeit des Unternehmens einstweilig für höchstens ein Jahr weiterzuführen, auch wenn er die nach Artikel 3 geforderten Bedingungen nicht erfüllt.

2. Im Fall des Ablebens oder der Verzichterklärung des für die tägliche Geschäftsführung Verantwortlichen eines Unternehmens, das die Rechtsform einer juristischen Person hat und Inhaber einer Li-

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 52 vom 16. August 1960

zenz ist, kann das Unternehmen seine Tätigkeit für die Dauer von höchstens 6 Monaten fortführen, auch wenn die tägliche Geschäftsführung in Händen einer natürlichen Person liegt, welche die nach Artikel 3 geforderten Bedingungen nicht erfüllt.

TITEL III

Maßnahmen zur Kapazitätsregelung

KAPITEL 1

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 8

Für die Durchführung der Maßnahmen zur Kapazitätsregelung werden

a) das Binnenwasserstraßennetz der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft in drei Becken eingeteilt:

— Becken 1 umfaßt alle belgischen, niederländischen und deutschen Wasserstraßen sowie die französischen Abschnitte der Mosel und des Rheins einschließlich des Grand Canal d'Alsace;

— Becken 2 umfaßt die französischen, mit Ausnahme der zu Becken 1 gehörenden Wasserstraßen;

— Becken 3 umfaßt die italienischen Wasserstraßen;

b) die Wasserfahrzeuge in folgende Fahrzeugarten eingeteilt:

I Frachtschiffe, die durch eine ständige Ausrüstung für die Beförderung von spezifisch festen Gütern in loser Schüttung geeignet sind;

II Frachtschiffe, die für die Beförderung von festen Gütern geeignet und unter vorstehendem Unterabsatz nicht genannt sind;

III Frachtschiffe, die für die Beförderung von nicht abgefüllten flüssigen Gütern bestimmt sind;

IV Frachtschiffe, die zur Beförderung von Gasen, unter Druck oder flüssig, bestimmt sind;

V Nicht-Frachtschiffe.

Artikel 9

1. Jeder Mitgliedstaat führt ein Register des Wasserfahrzeugparks, im folgenden „Register" genannt, in das die natürlichen oder juristischen Personen nach Artikel 2 Absatz 1, die auf dem Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaates niedergelassen sind, die Wasserfahrzeuge, welche sie auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft direkt oder indirekt benutzen oder betreiben, vor Inbetriebnahme und soweit sie nicht schon in dieses Register eingetragen sind, eintragen lassen müssen.

Für Wasserfahrzeuge, die aufgrund dieses Artikels in ein französisches Register eingetragen sind, werden zwei verschiedene Register geführt, je nachdem, ob die betreffenden Wasserfahrzeuge den größten Teil ihrer Leistungen in Becken 1 oder in Becken 2 erbringen.

Müssen Wasserfahrzeuge in die Register mehrerer Mitgliedstaaten eingetragen sein, so sind sie in demjenigen Mitgliedstaat einzutragen, auf dessen Hoheitsgebiet die Wasserstraßen liegen, auf denen der größte Teil der Kilometerleistungen dieser Fahrzeuge erbracht wird.

2. Die Eintragung der Wasserfahrzeuge erfolgt bei den Bezirksverwaltungen, die jeder Mitgliedstaat benennt und deren jeweilige geographische Zuständigkeit er festlegt.

3. Die Eintragung in das Register muß nachstehende Angaben umfassen:

— Name oder Bezeichnung;

— Fahrzeugtyp;

— Fahrzeugart gemäß der Einteilung nach Artikel 8 b);

— Ort und Datum des Schiffsbaus;

— Tragfähigkeit in Tonnen bei größtem Tiefgang für Frachtschiffe ohne mechanischen Antrieb;

— Tragfähigkeit in Tonnen bei größtem Tiefgang sowie Maschinenleistung in PS bei Selbstfahrern;

— Maschinenleistung in PS für Schlepper und Schubschiffe;

— gegebenenfalls Land der vorausgegangenen Eintragung oder, falls eine solche nicht bestand, Land der Zulassung;

— Name und Beruf oder Firmenbezeichnung und Tätigkeit, Wohnsitz oder Wohnort, Gesellschaftssitz oder jeden anderen Ort der Niederlassung von natürlichen oder juristischen Personen, welche die betreffenden Wasserfahrzeuge benutzen oder betreiben.

Der Eintragungspflichtige hat diese Auskünfte zu liefern und alle Unterlagen und Nachweise beizufügen, die der Mtgliedstaat, in dem die Wasserfahrzeuge eingetragen werden, für erforderlich hält.

4. Jede Änderung der Eintragungen in das Register nach Absatz 3 wird von denjenigen, welche die betreffenden Wasserfahrzeuge betreiben oder benutzen, gegenüber der zuständigen Behörde nach Absatz 2 erklärt; dabei sind die Unterlagen, die der Mitgliedstaat, in dem die Wasserfahrzeuge eingetragen sind, für erforderlich hält, sowie die Eintragungsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 vorzulegen. Die Änderung wird von der zuständigen Behörde in das Register sowie in die Eintragungsbescheinigung aufgenommen.

Diese Erklärung wird abgegeben

- vor jeder Indienststellung von Wasserfahrzeugen, deren technische Merkmale geändert worden sind;
- innerhalb 30 Tagen nach Änderung anderer in das Register eingetragener Merkmale.

5. Wenn das Wasserfahrzeug durch Unfall zerstört wird, abgewrackt ist oder endgültig fahruntüchtig geworden ist, so löscht die Behörde nach Absatz 2 die Eintragung im Register und nimmt die Eintragungsbescheinigung zurück; hierzu legt der Inhaber der Bescheinigung Unterlagen vor, die von der Behörde, welche die Außerdienststellung dieser Wasserfahrzeuge tatsächlich festgestellt hat, ausgestellt sind.

Auf Antrag der Betroffenen stellt ihm die Behörde nach Absatz 2, soweit die Außerdienststellung nicht nach den Bedingungen der Artikel 23 und 24 erfolgt ist, eine Löschungsbescheinigung aus, welche die zur Kennzeichnung dieser Wasserfahrzeuge erforderlichen Merkmale angibt. Der Antrag ist innerhalb 14 Tagen nach der Außerdienststellung der Wasserfahrzeuge zu stellen.

6. Müssen in ein Register eingetragene Wasserfahrzeuge aufgrund der Bestimmungen des Absatzes 1 in ein anderes Register eingetragen werden, so erfolgt diese Eintragung auf Vorlage der gültigen Eintragungsbescheinigung durch die Behörde, bei der die betreffenden Wasserfahrzeuge normalerweise eingetragen sein müssen. Diese Behörde stellt eine neue Eintragungsbescheinigung aus, zieht die alte Bescheinigung ein und übersendet sie innerhalb 8 Tagen zum Zwecke der Löschung der alten Eintragung an die Behörde, bei der die betreffenden Wasserfahrzeuge vorher eingetragen waren.

Artikel 10

1. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dessen Register die Wasserfahrzeuge eingetragen werden, stellen eine Eintragungsbescheinigung aus.

2. Die Eintragungsbescheinigung entspricht dem Vordruck, den die Kommission im Verordnungswege nach Anhörung der Mitgliedstaaten 2 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung festlegt.

3. Die Eintragungsbescheinigung gilt für ein Jahr. Ihre Gültigkeit wird von Jahr zu Jahr auf Verlangen des Eintragungspflichtigen verlängert. Der Verlängerungsantrag ist spätestens 30 Tage vor Ablauf der jährlichen Gültigkeitsdauer der Bescheinigung zu stellen.

Artikel 11

1. Die Ankündigung und die Verlängerung der Gültigkeit der Eintragungsbescheinigung erfolgt gegen Entrichtung einer jährlichen Gebühr; diese Gebühr kann auf Antrag des Zahlungspflichtigen vierteljährlich entrichtet werden.

2. Vor dem 1. Dezember eines jeden Jahres bestimmt die Kommission für das folgende Kalenderjahr für jedes Becken sowie für jede Fahrzeugart nach Artikel 8 die Sätze der Eintragungsgebühr nach Absatz 1 je Tonne Tragfähigkeit bei Frachtschiffen und je PS der Maschinenleistung bei Nicht-Frachtschiffen unter Berücksichtigung des Saldos des betreffenden Ausgleichskontos A nach Kapitel 5 sowie der voraussichtlichen Höhe der nach Artikel 16 zu zahlenden Entschädigungen. Für Schubleichter, Selbstfahrer und Schubschiffe werden die Sätze der Gebühr mit einem Bewertungskoeffizienten von 1,5 versehen.

3. Wird eine Eintragung wegen Abwrackung gelöscht, so wird die letzte entrichtete Jahresgebühr voll zurückerstattet; diese Rückerstattung erfolgt nach denselben Bedingungen wie in Artikel 24 für die Zahlung der Abwrackvergütung vorgesehen.

4. Für den Zeitraum vom Inkrafttreten dieser Verordnung bis zum Ende des Jahres ... werden die Sätze der Eintragungsgebühren nach Absatz 1 je Tonne Ladevermögen für die Frachtschiffe und je PS Maschinenkraft für Nicht-Frachtschiffe wie folgt festgesetzt:

- für das Becken 1

Fahrzeugarten I, III und IV:	0,45	RE
Schubleichter und Selbstfahrer:		
andere Fahrzeugarten:	0,30	RE
Fahrzeugart II: Schubleichter und Selbstfahrer	0,22	RE
andere Fahrzeugarten:	0,15	RE
Fahrzeugart V: Schubschiffe:	0,675	RE
Fahrzeugart V: Schubschiffe:		
Schlepper:	0,45	RE

- für die Becken 2 und 3 werden die für das Becken 1 festgesetzten Gebühren um die Hälfte ermäßigt.

Artikel 12

1. Die Indienststellung aller nicht in einem Register eines Mitgliedstaates eingetragenen Wasserfahrzeuge durch natürliche oder juristische Personen nach Artikel 2 Absatz 1 unterliegt der vorherigen Genehmigung. Diese wird vorbehaltlich der Vorschriften der Artikel 19, 20 und 23 mengenmäßig unbeschränkt und ohne Erhebung jeglicher Gebühren erteilt.

2. Die Genehmigung wird von den Behörden der Mitgliedstaaten nach Artikel 9 Absatz 2 auf den Namen des Antragstellers aufgrund der Anträge erteilt, die die wesentlichen Merkmale zur Bezeichnung der Wasserfahrzeuge, insbesondere in Tragfähigkeit oder ihre Maschinenkraft sowie die nach Artikel 8 b) festgelegte Fahrzeugart, enthalten.

Der Antrag gibt ebenfalls an, ob und in welchem Umfang die Wasserfahrzeuge, für die eine Genehmigung beantragt wird, dazu bestimmt sind, eine gleichwertige Leistungskapazität zu ersetzen. Diese Gleichwertigkeit bestimmt sich nach den Bedingungen des Artikels 21.

Natürliche oder juristische Personen, die nach den Vorschriften des Artikels 3 im Besitz einer Lizenz sein müssen, haben diese zur Erlangung der Genehmigung vorzulegen.

3. Die Genehmigung ist nicht übertragbar. Sie ist gültig

— bei Neubauten für 2 Jahre;

— beim Kauf oder der Anmietung von nicht in einem Mitgliedstaat eingetragenen Wasserfahrzeugen für 2 Monate.

Die vorgenannten Zeiträume können verlängert werden, wenn der Antragsteller nachweist, daß bei der Durchführung der Verträge über den Bau, den Kauf oder die Anmietung eine Verzögerung infolge höherer Gewalt entstanden ist.

4. Im Augenblick der Eintragung der Wasserfahrzeuge in das Register gibt der Inhaber der Genehmigung diese an die Behörde nach Artikel 9 Absatz 2 zurück.

KAPITEL 2

Maßnahmen für die Stillegung

Artikel 13

1. Stellt die Kommission fest, daß durch einen zeitweiligen Überschuß an Wasserfahrzeugen, nachstehend „zeitweiliger Kapazitätsüberhang" genannt, schwerwiegende Marktstörungen ausgelöst werden, so trifft sie eine Entscheidung über die Stillegung der gesamten oder eines Teils der überschüssigen Wasserfahrzeuge für einen Zeitraum von mindestens 3 Wochen.

2. Zur Bestimmung des zeitweiligen Kapazitätsüberhangs berücksichtigt die Kommission für jedes Schiffahrtsbecken und für jede Art von Wasserfahrzeugen nach Artikel 8

— die Tonnage oder die Maschinenleistung, die in den Häfen oder an anderen Ladestellen, die einen jährlichen Verkehr von mehr als 1 Mio Tonnen für das Becken 1 und 500 000 Tonnen für die Becken 2 und 3 bewältigen, auf Beschäftigung warten;

— die durchschnittliche Dauer dieser Wartezeit;

— die voraussichtliche kurzfristige Entwicklung der Nachfrage nach Binnenschiffsgüterbeförderungen;

— die durchschnittlichen Beförderungspreise und Beförderungsbedingungen in der Binnenschiffahrt und ihre Entwicklung, insbesondere bei Verträgen für die einzelnen Fahrten.

3. In der Stillegungsentscheidung werden das Schiffahrtsbecken und die Arten der Wasserfahrzeuge, für die ein zeitweiliger Kapazitätsüberhang festgestellt worden ist, sowie die Sätze für die Stillegungsvergütungen je Schiffahrtsbecken und je Art der stillzulegenden Wasserfahrzeuge festgelegt.

Wenn die Marktlage es rechtfertigt, kann die Maßnahme auf bestimmte Teile des betreffenden Schiffahrtsbeckens beschränkt werden, die Teilmärkte mit weitgehend gleichartigen technischen und wirtschaftlichen Merkmalen darstellen.

4. Die Sätze für die Stillegungsvergütungen werden nach Stufengrenzen und je Tonne Tragfähigkeit oder PS der Maschinenleistung in einer Höhe festgesetzt, die den Beteiligten einen Anreiz bietet, den Teil ihres Schiffsparks stillzulegen, der für die Wiederherstellung einer normalen Lage erforderlich ist. Hierbei sind die sich aus den in Artikel 14 der Verordnung Nr. . . .[1]) vorgeschriebenen Veröffentlichungen ergebenden durchschnittlich erzielten Beförderungspreise auf dem betreffenden Markt und der durchschnittliche Prozentsatz der infolge der Stillegung wegfallenden Kosten, sowie der im folgenden Unterabsatz dieses Absatzes genannten Aufwendungen zu berücksichtigen.

Während der Stillegungszeit bleibt der Arbeitgeber gegenüber seinen Arbeitnehmern zur Zahlung der Löhne und Sozialabgaben verpflichtet. Zur Festlegung der Beträge wird auf die innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die Kollektivverträge oder Einzelvereinbarungen verwiesen.

5. Die Kommission kann jederzeit aufgrund der Entwicklung der Lage und der in Absatz 2 genannten Kriterien die nach Absatz 1 erlassene Entscheidung aufheben oder deren Bedingungen ändern.

Durch die Aufhebung wird jedoch die Möglichkeit einer freiwilligen Fortführung der Stillegung und des Nutzens daraus, die von der aufgehobenen Entscheidung bestimmt waren, nicht berührt.

Artikel 14

1. Die Kommission gibt ihre Entscheidungen jedem Mitgliedstaat bekannt, auf dessen Gebiet Schiffsraum stillgelegt werden muß.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Entscheidungen der Kommission durch Mitteilung an die Schiffahrt. Diese Mitteilung wird am 2. Werktag nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung in den Büros der Hafenverwaltung, auf den Umschlagsstellen, an den Liegestellen, in den Frachtenbüros, den Frachtenbörsen, den Frachtverteilungsstellen nach dem Tour de rôle-Verfahren sowie an jeder anderen geeignet erscheinenden Stelle angeschlagen.

2. Die Entscheidungen der Kommission treten am Tage ihrer Veröffentlichung durch die Mitgliedstaaten in Kraft.

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. . . . (Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt)

Artikel 15

1. Die Stillegung, die mit Entscheidung nach Artikel 13 in Kraft gesetzt wird, ist freiwillig.

2. Nach Inkrafttreten der Entscheidung über die Stillegung legt jeder Mitgliedstaat für jedes in Frage kommende Schiffahrtsbecken oder Teile eines Beckens eine Stillegungsliste aus, die von den hierzu bestimmten Hafenverwaltungen geführt wird.

Die Stillegungsliste enthält alle unerläßlichen Angaben über den Antragsteller sowie zur Kennzeichnung der stillzulegenden Wasserfahrzeuge.

3. Jeder, der in einem Mitgliedstaat eingetragene Binnenschiffe benutzt oder betreibt, die schwimmfähig, ausgerüstet und mit einer Mannschaft zur Führung und Unterhaltung der Schiffe versehen sind, kann unabhängig davon, in welchem der für die Schiffahrtsbecken bestehenden Register er eingetragen ist, verlangen, daß diese Wasserfahrzeuge für die nach Artikel 13 festgesetzte Stillegungszeit in eine Stillegungsliste, die nach den Bedingungen des Absatzes 2 ausliegt, eingetragen werden.

Zum Zeitpunkt dieser Eintragung muß der Antragsteller nachweisen können, daß die vorstehenden Bedingungen erfüllt sind. Er hat außerdem eine Bescheinigung oder irgendein anderes Dokument über die Fahrtüchtigkeit der stillzulegenden Wasserfahrzeuge vorzulegen.

Die zuständigen Hafenverwaltungen tragen auf einem Blatt, das Bestandteil der Eintragungsbescheinigung nach Artikeh 10 ist, den Zeitraum der Stillegung der Wasserfahrzeuge ein.

4. Die Eintragung in die Stillegungsliste kann zu einem Zeitpunkt geschlossen werden, den die Kommission festsetzt, nachdem sie aufgrund der in Artikel 13 Absatz 2 genannten Kriterien festgestellt hat, daß der stillgelegte Teil der Wasserfahrzeuge für die Wiederherstellung einer normalen Lage auf dem in Frage kommenden Markt ausreicht.

Diese Entscheidung wird den beteiligten Mitgliedstaaten mitgeteilt und tritt am Tage nach ihrer Bekanntgabe in Kraft.

Die Eintragung wird von Amts wegen am 7. Tage vor Ablauf der nach Artikel 13 festgelegten Stillegungszeit geschlossen.

5. Die in eine Stillegungsliste eingetragenen Wasserfahrzeuge können vom Tage ihrer Eintragung ab bis zum Ende der Stillegung weder betrieben noch in die Werft gelegt werden. Sie müssen während dieses Zeitraums an dem Ort liegenbleiben, der ihnen von der Hafenverwaltung, bei der sie stillgelegt worden sind, zugewiesen worden ist; sie können außer im Falle höherer Gewalt nur mit schriflicher Genehmigung dieser Hafenverwaltung bewegt werden.

Artikel 16

1. Der Antragsteller erhält für die nach den Bedingungen des Artikels 15 stillgelegten Wasserfahrzeuge eine tägliche Stillegungsvergütung nach dem Satz, der am Tage ihrer Einschreibung in die Stillegungsliste gilt.

Wird der Vergütungssatz aufgrund einer Entscheidung nach Artikel 13 Absatz 5 geändert, so wird die Stillegungsvergütung vom Tage des Inkrafttretens dieser Entscheidung an nach dem neuen Satz berechnet.

2. Die Vergütung nach Absatz 1 wird von dem Mitgliedstaat geleistet, in dem die Wasserfahrzeuge stillgelegt werden. Die Zahlung erfolgt durch die von jedem Mitgliedstaat hierzu bestimmten Stellen für Zeitabschnitte von jeweils 7 Tagen. Hat der letzte Zeitabschnitt weniger als 7 Tage, so wird die Vergütung am letzten Werktag der Stillegung der Wasserfahrzeuge gezahlt.

3. Bei Wasserfahrzeugen, die infolge ihrer Eintragung in einem anderen Becken als demjenigen, in dem sie stillgelegt werden, einer geringeren Jahresgebühr unterliegen als sie in dem Stillegungsbecken erhoben wird, wird die Differenz zwischen den beiden Gebühren für die Gültigkeitsdauer der Eintragungsbescheinigung von der Stillegungsvergütung abgezogen.

KAPITEL 3

Maßnahmen zur Überwachung der Entwicklung des Parks der Wasserfahrzeuge

Artikel 17

1. Alle 5 Jahre und erstmalig bis zum ....[1]) .... wird ein Indikativprogramm für die Entwicklung und Modernisierung des Wasserfahrzeugparks aufgestellt.

Dieses Programm legt für den gesamten Binnenschiffahrtsmarkt und für jedes der nach Artikel 4 bestimmten Becken die Grundzüge der mittelfristigen Entwicklung der Nachfrage nach Güterbeförderungsleistungen in der Binnenschiffahrt dar. Es enthält ferner eine Vorausschau auf den quantitativen und qualitativen Entwicklungsstand des Schiffsparks.

2. Für die Erstellung des Indikativprogramms werden insbesondere berücksichtigt:

a) die Marktlage des Güterverkehrs in der Binnenschiffahrt aufgrund einer Überprüfung, die auf den Zeitraum der 36 unmittelbar vorausgehenden Monate bezogen ist und die sich erstreckt auf:
   - den Ausnutzungsgrad der Wasserfahrzeuge insbesondere im Verhältnis zur Menge der beförderten Güter und unter Berücksichtigung der Bedingungen der Schiffbarkeit;
   - die Preisentwicklung der Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt, insbesondere für Baumaterialien, Erze, Düngemittel, Erzeugnisse

[1]) innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung

der Energie- und Eisenindustrie und für Getreide;

— die durchschnittliche Intensität und Dauer der aufgrund der Vorschriften des Kapitels 2 dieses Titels getroffenen Maßnahmen;

b) die Entwicklung und den Ausbau der Binnenschiffahrtsnetze, wie sie in den von den Mitgliedstaaten hierzu angenommenen Programmen vorgesehen sind;

c) die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenschiffahrt unter Berücksichtigung insbesondere der Grundausrichtung des Programms für die mittelfristige Wirtschaftspolitik sowie der Vorausschätzungen nach Artikel 2 der Entscheidung des Rates vom 15. April 1964 [1]);

d) die voraussichtliche Entwicklung des Angebotes nach den aufgrund von Artikel 40 gesammelten Informationen.

3. Nach Anhörung des gemäß der Verordnung des Rats Nr. .... vom .... über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt [2]) geschaffenen Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes billigt die Kommission, aufgrund eines vom Ausgleichausschuß nach Artikel 34 erstellten Entwurfs, das Indikativprogramm.

4. Die Kommission überprüft nach den Merkmalen des Absatzes 2 und dem Verfahren nach Absatz 3 mindestens einmal jährlich das Indikativprogramm; diese Überprüfung hat den Zweck, das Indikativprogramm entsprechend den Änderungen, die sich im Laufe der Überprüfung des vorangehenden Jahres beim Angebot und der Nachfrage nach Verkehrsleistungen im Güterverkehr der Binnenschiffahrt ergeben haben, gegebenenfalls den tatsächlichen Marktverhältnissen anzupassen.

5. Das Indikativprogramm und jede etwaige Anpassung werden den Mitgliedstaaten mitgeteilt und im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften bekanntgemacht.

Die Mitgliedstaaten sorgen für die Veröffentlichung des Programms und gegebenenfalls der Anpassungen durch Unterrichtung der Schiffahrt, in der die Modalitäten, nach denen die Betroffenen sich hierüber Kenntnis verschaffen können, angegeben sind.

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 64 vom 22. April 1964, S. 1031/64

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. . . . vom . . ., S. . . . (Verordnung des Rats über die Einführung des Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt)

Artikel 18

1. Wenn in einem der Becken nach Artikel 8 a) die vorhandene genehmigte Kapazität des Schiffsparks den durch das Indikativprogramm bestimmten voraussichtlichen Stand überschreitet, untersucht die Kommission die Lage nach den Bedingungen des Artikels 17 Absatz 2; dadurch soll festgestellt werden, ob ein Kapazitätsüberhang, der geeignet ist, schwerwiegende und anhaltende Störungen auf dem betreffenden Güterverkehrsmarkt der Binnenschiffahrt hervorzurufen, besteht oder sich bildet. Dieser Kapazitätsüberhang wird „stuktureller Kapazitätsüberhang" genannt.

2. Die Vermutung für das Vorliegen eines strukturellen Kapazitätsüberhangs ist gegeben, wenn die in Artikel 13 vorgesehene Maßnahme während mehr als 60 aufeinanderfolgenden Tagen, oder mehr als 110 Tagen innerhalb desselben Jahres angewandt worden ist.

Die Vermutung ist nicht gegeben, wenn unter Berücksichtigung der Wasserstände festgestellt worden ist, daß die Wasserfahrzeuge ohne Verringerung des Tiefgangs während einer Anzahl von Tagen, die drei Viertel der Gesamtzahl der Tage während des betreffenden Zeitraums überschreitet, haben fahren können, sowie in den Fällen, in denen die Stillegung auf außerhalb der Verkehrswirtschaft liegende Zufälligkeiten und Umstände zurückzuführen ist.

Artikel 19

1. Stellt die Kommission auf der Grundlage von Artikel 18 die Bildung eines strukturellen Kapazitätsüberhangs fest, so bestimmt sie, daß die Genehmigung nach Artikel 12 in denjenigen Becken und für die Arten von Wasserfahrzeugen, für welche die Bildung eines solchen Kapazitätsüberhangs festgestellt worden ist, gegen Entrichtung einer Gebühr erteilt wird, deren Sätze nach den Bedingungen des Absatzes 2 festgesetzt werden.

2. Die Gebühr nach Absatz 1 besteht aus einem festen Satz je Wasserfahrzeug und einem beweglichen Satz je Tonne Ladefähigkeit für die Frachtschiffe, und je PS der Maschinenkraft für die Nicht-Frachtschiffe.

Die Sätze werden unter Berücksichtigung der Intensität der Bildung eines strukturellen Kapazitätsüberhangs, der gehemmt werden soll, festgelegt; die jeweilige Höhe des festen und des beweglichen Satzes wird unter Berücksichtigung des Gabarits der Binnenschiffahrtswege des betreffenden Beckens festgelegt.

3. Die Genehmigungen, welche für Wasserfahrzeuge erteilt werden, die zur Ersetzung einer gleichwertigen Leistungskapazität bestimmt sind, unterliegen nicht der Gebühr nach Absatz 1; diese Gleichwertigkeit und die Begründung für die Ersetzung bestimmen sich nach den Bedingungen des Artikels 21.

4. Die Kommission untersucht bei jeder jährlichen Überprüfung des Indikativprogramms nach Artikel 17 Absatz 4, ob die Bildung des strukturellen Kapazitätsüberhangs gehemmt worden ist.

Sie bestimmt gegebenenfalls eine Änderung der Sätze der Gebühr oder der Dauer des Zeitraumes, die durch eine Entscheidung nach Absatz 1 festgelegt worden sind.

Artikel 20

1. Stellt die Kommission auf der Grundlage von Artikel 18 das Bestehen eines strukturellen Kapazitätsüberhangs fest, so bestimmt sie, daß für die Becken und für die Arten von Wasserfahrzeugen, für welche das Bestehen eines solchen Kapazitätsüberhangs festgestellt worden ist, die Erteilung von Genehmigungen nach Artikel 12 ausgesetzt wird.

2. Ungeachtet der nach Absatz 1 erlassenen Aussetzungsmaßnahmen wird die Genehmigung für Wasserfahrzeuge, die zur Ersetzung einer gleichwertigen Leistungskapazität bestimmt wird, erteilt. Diese Gleichwertigkeit und die Begründung für die Ersetzung bestimmen sich nach den Bedingungen des Artikels 21.

3. Bei jeder jährlichen Überprüfung des Indikativprogramms nach Artikel 17 Absatz 4 prüft die Kommission, ob der festgestellte Kapazitätsüberhang beseitigt worden ist.

Sie bestimmt gegebenenfalls, daß die nach Absatz 1 geschaffene Maßnahme aufgehoben oder verlängert wird.

Artikel 21

1. Der Nachweis der Außerdienststellung einer gleichwertigen Leistungskapazität wird gegenüber den Behörden nach Artikel 9 Absatz 2 dadurch erbracht, daß innerhalb von 30 Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt der Eintragung der den Gegenstand der Genehmigung bildenden Wasserfahrzeuge, eine oder mehrere Löschungsbescheinigungen übergeben werden, die nach dem Zeitpunkt der Erteilung der obengenannten Genehmigung von der Behörde ausgestellt worden sind, die die Löschung der Eintragung nach den in Artikel 9 Absatz 5 vorgesehenen Bedingungen vorgenommen hat.

2. Die Gleichwertigkeit der Leistungskapazität ist gegeben, wenn die Tragfähigkeit oder die Maschinenleistung der Wasserfahrzeuge, für welche die Genehmigung erteilt wird, nicht mehr als 5 % von derjenigen der außer Dienst gestellten Fahrzeuge abweicht.

Ferner müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

— Selbstfahrer und Schubleichter dürfen nur durch Schiffe einer dieser beiden Fahrzeugarten ersetzt werden;

— Schubschiffe dürfen nicht durch Schlepper ersetzt werden.

KAPITEL 4

Abwrackungsmaßnahmen

Artikel 22

1. Während der Zeiträume der Anwedung der nach Artikel 19 und 20 getroffenen Maßnahmen kann die Kommission für die Dauer dieser Zeiträume und für diejenigen Becken und Arten von Wasserfahrzeugen, für die diese Maßnahmen erlassen worden sind, nach den Bedingungen von Absätzen 3 und 4 Gewährung einer Vergütung für die Abwrackung von fahrtüchtigen Wasserfahrzeugen beschließen, die in einem Mitgliedstaat eingetragen sind.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten den Arbeitnehmern, die zur Besatzung der nach Absatz 1 zur Abwrackung zugelassenen Schiffe gehören, die Beibehaltung des Arbeitsentgeltes in gleicher Höhe durch Auszahlung einer angemessenen Entschädigung, solange der Arbeitnehmer keine neue Beschäftigung finden konnte, höchstens jedoch für den Zeitraum eines Jahres.

Soweit irgend möglich, muß für diese Arbeitnehmer die Möglichkeit einer beruflichen Umschulung oder Umsiedlung gegeben werden, für die aus dem Europäischen Sozialfonds Zuschüsse geleistet werden können.

3. Der Beschluß nach Absatz 1 legt die Sätze der Abwrackvergütung nach Stufengrenzen und je Tonne Tragfähigkeit oder je PS der Maschinenkraft für die Wasserfahrzeuge fest, welche die Kommission unter Berücksichtigung insbesondere der technischen Merkmale und des Alters dieser Fahrzeuge bestimmt. Die Sätze der Vergütung werden innerhalb der Grenzen der Höhe der Gebühren, die auf Grund der Entscheidungen nach Artikel 19 eingenommen worden sind sowie auf einem Niveau, das notwendig ist und ausreicht, um den Betroffenen einen Anreiz zur Abwrackung des genannten Materials zu bieten, festgelegt.

4. Soweit sich die Höhe der nach den auf Grund von Artikel 19 getroffenen Entscheidungen erhobenen Beiträge als unzureichend für eine als erforderlich angesehene Abwrackmaßnahme erweist, kann der Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit für einen von ihm festgelegten Zeitraum und unter den von ihm festgelegten Bedingungen die Erhebung einer Ergänzungsjahresgebühr bei erstmaliger Aufstellung oder Verlängerung der Gültigkeit der Eintragungsbescheinigungen beschließen.

5. Die Kommission kann jederzeit unter Berücksichtigung des Umfangs der zur Abwrackung zugelassenen Wasserfahrzeuge und der Summe der eingenommenen Gebühren sowie der vom Rat gegebenenfalls nach Absatz 4 festgelegten Ergänzungsgebühr ihre Entscheidung aufheben oder deren Bedingungen ändern.

6. Die Kommission teilt ihre Entscheidungen jedem Mitgliedstaat mit, auf dessen Hoheitsgebiet die Maßnahmen angewandt werden sollen.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Entscheidungen der Kommssion durch Bekanntgabe an die Schiffahrttreibenden; die Bekanntgabe muß innerhalb von acht Tagen nach Mitteilung der genannten Entscheidungen ausgehängt werden.

Die Entscheidungen treten am fünfzehnten Tage nach der Mitteilung an die Mitgliedstaaten in Kraft.

Artikel 23

1. Vorbehaltlich der nach Absatz 2 vorgesehenen Ausnahme kann mit dem Inkrafttreten der nach Artikel 22 erlassenen Entscheidung jeder der seit mehr als fünf Jahren Eigentümer von Wasserfahrzeugen ist, welche von den genannten Entscheidungen betroffen sind, bei der Behörde, bei der seine Schiffe eingetragen sind, die Zulassung zur Abwrackvergütung für die genannten Schiffe beantragen.

2. Die Abwrackvergütung wird für die endgültige Außerdienststellung von solchen Wasserfahrzeugen nicht gewährt, die nach den in Artikel 19 Absatz 3 oder in Artikel 20 Absatz 2 genannten Bedingungen ersetzt werden sollen.

3. Die Erteilung jeglicher Genehmigung für die Indienststellung von Wasserfahrzeugen, die noch nicht in ein Register eines Mitgliedstaates eingetragen waren, an Empfänger einer Abwrackvergütung, wird während eines Zeitraumes von drei Jahren nach dem Tag der vollständigen Zahlung dieser Vergütung ausgesetzt.

Artikel 24

1. Voraussetzung für die Zahlung der Abwrackvergütung ist:

— die Rückgabe der Eintragungsbescheinigung für die betreffenden Schiffe binnen 30 Tagen und der Zulassung auf Grund eines nach Artikel 23 Absatz 1 gestellten Antrags;

— binnen 4 Monaten nach dieser Zulassung, die Vorlage einer von der Wasserstraßenverwaltung, welche die Außerdienstsetzung der betreffenden Wasserfahrzeuge festgestellt hat, ausgestellten Abwrackbescheinigung.

2. Die Abwrackvergütung wird dem Antragsteller je zur Hälfte bei der Rückgabe der Eintragungsbescheinigung und bei der Rückgabe der Abwrackbescheinigung innerhalb der vorgeschriebenen Fristen gezahlt. Wird die Abwrackbescheinigung nicht innerhalb der in Absatz 1 vorgeschriebenen Frist von 4 Monaten zurückgegeben, so verliert der Antragsteller sein Recht auf die Abwrackvergütung und muß den bereits erhaltenen Teil dieser Vergütung erstatten.

Die Zahlung dieser Vergütung wird jedoch nur bei Vorlage einer Bescheinigung darüber, daß das betreffende Fahrzeug nicht mit hypothekarischen Eintragungen belastet ist, gewährt. Besteht eine hypothekarische Eintragung, so wird der Betrag der durch diese Eintragungen gesicherten Forderungen bei Zahlung der Vergütung einbehalten.

3. Nach Rückgabe der Abwrackbescheinigung löscht die zuständige Behörde von Amts wegen die Eintragung der betreffenden Wasserfahrzeuge.

KAPITEL 5

Ausgleichskonten

Artikel 25

Für jedes der drei Schiffahrtsbecken nach Artikel 8 a) führt die Kommission

— ein Ausgleichskonto A, in das sie die von den Mitgliedstaaten nach den Artikeln 11 und 16 sowie nach den Bestimmungen dieses Kapitels insgesamt ausgeführten Finanzgeschäfte einträgt;

— ein Ausgleichskonto B, in das sie die von den Mitgliedstaaten nach den Artikeln 19, 22 und 24 und nach den Bestimmungen dieses Kapitels insgesamt ausgeführten Finanzgeschäfte einträgt.

Artikel 26

1. Dem Ausgleichskonto A werden die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 11 in dem jeweiligen Schiffahrtsbecken, für welches das Konto geführt wird, erhobenen Eintragungsgebühren und die Summe der für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung von ihnen eingenommenen Bußgelder gutgeschrieben.

Das Ausgleichskonto A wird mit den von den Mitgliedstaaten nach den Bedingungen des Artikels 16 gezahlten Stillegungsvergütungen belastet, die an Personen gezahlt werden, deren stillgelegte Wasserfahrzeuge in dem Register des Beckens, für das das Konto eingerichtet ist, eingetragen sind.

2. Dem Ausgleichskonto B werden die von den Mitgliedstaaten nach Artikel 19 in dem jeweiligen Schiffahrtsbecken, für welches das Konto geführt wird, eingenommenen Beiträge und gegebenenfalls die eingenommene Summe der vom Rat nach Artikel 22 festgesetzten Ergänzungsabgaben gutgeschrieben.

Das Ausgleichskonto B wird mit den von den Mitgliedstaaten nach den Bedingungen des Artikels 24 gezahlten Abwrackvergütungen belastet, die an Personen gezahlt werden, deren abgewrackte Wasserfahrzeuge in ein Register des Beckens, für welches das Konto geführt wird, eingetragen sind.

Artikel 27

Jeder Mitgliedstaat benennt die Dienststelle, an die sich die Kommission wegen allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung der Bestimmungen dieses Kapitels wendet.

Artikel 28

1. Zum 25. des ersten Monats eines jeden Vierteljahres übermittelt die Dienststelle nach Artikel 27 der Kommission eine Aufstellung über die im vorangehenden Vierteljahr in Durchführung von Artikel 26 Absatz 1 erzielten Einnahmen und geleisteten Zahlungen.

2. Zum 25. des ersten Monats eines jeden Vierteljahres der Zeiträume der Anwendung von Maßnahmen nach Artikel 22 übermittelt die Dienststelle nach Artikel 27 der Kommission eine Aufstellung über die im vorangehenden Vierteljahr in Durchführung von Artikel 26 Absatz 2 erzielten Einnahmen und geleisteten Ausgaben.

3. Für Frankreich werden die Aufstellungen für die Becken 1 und 2 nach Artikel 8 a getrennt erstellt.

Artikel 29

1. Die täglichen Stillegungsvergütungen, die an Personen gezahlt werden, welche ihre Eintragungsgebühr in einem anderen Mitgliedstaat entrichtet haben, werden nicht in der Aufstellung nach Artikel 28 Absatz 1 aufgenommen. Diese Zahlungen sind Gegenstand einer besonderen Aufstellung, die der Kommission zu dem in dem vorgenannten Absatz festgelegten Zeitpunkt übermittelt wird.

2. Frankreich erstellt getrennte Aufstellungen über die von ihm gezahlten diesbezüglichen Stillegungsvergütungen im Becken 1 für Wasserfahrzeuge, die im Becken 2 eingetragen sind, und im Becken 2 für Wasserfahrzeuge, die in einem französischen Register des Beckens 1 eingetragen sind.

Artikel 30

Die Kommission führt für jedes Ausgleichskonto ein Übersichtskonto auf den Namen eines jeden Mitgliedstaates.

Für Frankreich werden getrennte Übersichtskonten für jedes Ausgleichskonto der Becken 1 und 2 nach Artikel 8 a) geführt.

Auf Grund der Aufstellungen nach Artikel 28 Absatz 1 bzw. 2 werden den Übersichtskonten die erzielten Einnahmen gutgeschrieben und die geleisteten Zahlungen belastet.

Artikel 31

1. Die Kommission trägt auf der Debetseite des Übersichtskontos eines jeden Mitgliedstaates für das Ausgleichskonto A die täglichen Stillegungsvergütungen nach Artikel 26 Absatz 1 ein, welche dieser Mitgliedstaat demjenigen Mitgliedstaat, der die Zahlungen geleistet hat, schuldet.

Bei den beiden Übersichtskonten Frankreichs für die Ausgleichskonten A werden die Eintragungen unter Berücksichtigung der getrennten Aufstellungen nach Artikel 29 Absatz 2 durchgeführt.

2. Auf Grund der besonderen Aufstellung nach Artikel 29 Absatz 1 teilt die Kommission gegebenenfalls jedem Mitgliedstaat die Beträge mit, die er für von einem anderen Mitgliedstaat vorschußweise gezahlte tägliche Vergütungen schuldet.

Die Mitgliedstaaten regeln ihre Schulden und Guthaben, die sich auf Grund der Bestimmungen des vorstehenden Absatzes ergeben, innerhalb eines Monats nach Erhalt der Mitteilung.

Artikel 32

1. Die Kommission stellt halbjährlich, nämlich am 1. April und am 1. Oktober jeden Jahres, und erstmalig am ... den Stand eines jeden Mitgliedstaates fest und ermittelt den Schuld- und Guthabensaldo des Ausgleichskontos A.

2. Während der Zeiträume der Anwendung der nach Artikel 22 erlassenen Bestimmungen stellt die Kommission halbjährlich, nämlich am 1. April und am 1. Oktober jeden Jahres, und erstmalig am ... den Stand eines jeden Mitgliedstaates fest und ermittelt den Schuld- oder Guthabensaldo des Ausgleichskontos B.

3. Auf Grund der Ergebnisse des Sachstandes nach Absätzen 1 und 2 stellt die Kommission die notwendigen Ausgleichszahlungen nach folgenden Gesichtspunkten fest:

Becken 1

a) Wenn das oder die Ausgleichskonten einen Guthabensaldo ausweisen, bestimmt die Kommission durch Aufteilung dieses Betrages nach Maßgabe des (oder der) Guthaben der jeweiligen Übersichtskonten den Teil des Überschusses, der jedem Mitgliedstaat zusteht.

   Die so bestimmten Beträge werden als neuer Guthabensaldo in die den Mitgliedstaaten für den neuen Halbjahreszeitraum eröffneten Übersichtskonten eingetragen.

   Die Kommission teilt jedem Mitgliedstaat das Ergebnis der Aufteilung mit.

b) Wenn das Ausgleichskonto einen Schuldsaldo ausweist, wird dieser nach den Bedingungen des Punktes a) aufgeteilt.

Becken 2

Der Schuld- oder Guthabensaldo der Frankreich eröffneten Konten für das Becken 2 wird als neuer Schuld- bzw. Guthabensaldo auf den Frankreich für dieses Becken eröffneten Konten für einen neuen Halbjahreszeitraum vorgetragen.

Becken 3

Der Schuld- oder Guthabensaldo der Italien eröffneten Konten für das Becken 3 wird als neuer Schuld- bzw. Guthabensaldo auf den Italien eröffneten Konten für einen neuen Halbjahreszeitraum vorgetragen.

4. In der Mitteilung des Standes der Aufteilungen nach Absatz 3 fordert die Kommission die Mitgliedstaaten auf, den sich aus dem Ausgleich der Salden der Konten A und B (Zusammenziehung von Schuld und Guthaben) zugunsten des betroffenen Mitgliedstaates ergebenden Betrag zu überweisen.

Die entsprechenden Überweisungen müssen innerhalb eines Monats nach Erhalt dieser Mitteilung vorgenommen werden.

Artikel 33

Die Vordrucke für die in diesem Kapitel vorgesehenen Aufstellungen müssen den Mustern entsprechen, welche die Kommission innerhalb von 2 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung nach Anhörung der Mitgliedstaaten im Wege der Verordnung festlegt.

KAPITEL 6

Vorschriften institutioneller Art

Artikel 34

1. Es wird ein Ausgleichsausschuß für die Binnenschiffahrt, im folgenden „Ausgleichsausschuß" genannt, errichtet.

Der Ausgleichsausschuß besteht aus Vertretern der Unternehmen, die Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt ausführen und zwar aus drei ordentlichen Mitgliedern und drei Stellvertretern je Mitgliedstaat. Den Vorsitz führt ein Vertreter der Kommission.

Die Zusammensetzung des Ausschusses muß gewährleisten, daß von jedem Mitgliedstaat diejenigen Verkehrsunternehmer vertreten sind, die über weniger als vier Wasserfahrzeuge verfügen, weiter diejenigen, die über mehr als vier Wasserfahrzeuge verfügen sowie diejenigen Unternehmer, welche Werkverkehr betreiben.

2. Die Mitglieder des Ausgleichsausschusses werden auf Grund einer von jedem Mitgliedstaat vorgelegten Liste durch die Kommission ernannt und zwar erstmalig innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

3. In den Fällen des Artikels 35 legt der Ausgleichsausschuß der Kommission auf deren Verlangen oder aus eigener Initiative mit Begründung versehene Stellungnahmen vor. In den Fällen, in denen die Kommission eine Stellungnahme des Ausgleichsausschusses anfordert, setzt sie ihm hierfür eine Frist. Die Kommission kann jederzeit eine mündliche Anhörung des Ausgleichsausschusses vornehmen.

Der Ausgleichsausschuß nimmt außerdem die Aufgaben wahr, die ihm nach Artikel 17 Absatz 3 übertragen sind.

4. Die Ausgaben für die Tätigkeit des Ausschusses werden in dem Haushalt der Europäischen Gemeinschaften, Abschnitt Kommission, übernommen.

5. Innerhalb von 3 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung erläßt die Kommission die Vorschriften für die Organisation und die Arbeitsweise des Ausgleichsausschusses.

Artikel 35

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 36 erläßt die Kommission ihre Entscheidungen in den Fällen der Artikel 13, 15, 18, 19, 20 und 22 nach Stellungnahme des Ausgleichsausschusses und nach Anhörung des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes nach der Verordnung des Rats Nr. ... vom ... [1]).

2. Der Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes wird durch seinen Präsidenten auf dessen Initiative oder auf Antrag eines Vertreters eines Mitgliedstaates eingeschaltet.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet ihm den Entwurf der zu treffenden Maßnahmen, dem die Stellungnahme des Ausgleichsausschusses beigefügt ist.

Der Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes gibt seine Stellungnahme zu diesen Maßnahmen innerhalb einer Frist ab, die der Präsident im Hinblick auf die Dringlichkeit der zu prüfenden Fragen festsetzen kann.

Artikel 36

In den Fällen der Artikel 19, 20 und 22 erläßt die Kommission die Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes übereinstimmen; sie werden unverzüglich angewandt. Stimmen die vorgesehenen Maßnahmen nicht mit der Stellungnahme dieses Ausschusses überein oder liegt eine solche Stellungnahme nicht vor, so legt die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen vor. Hat der Rat innerhalb eines Monats keine Maßnahmen mit qualifizierter Mehrheit erlassen, so erläßt die Kommission die vorgesehenen Maßnahmen; sie werden unverzüglich angewandt.

TITEL IV

Zulassung zum innerstaatlichen und internationalen Verkehr

Artikel 37

Jede natürliche oder juristische Person, deren Wasserfahrzeuge in einem Mitgliedstaat eingetragen

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. ... vom ... (Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt)

sind, ist befugt, mit diesen Fahrzeugen Binnenschiffsgüterverkehr zwischen Mitgliedstaaten und im Transit durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten ohne mengenmäßige Beschränkungen oder andere unmittelbare oder mittelbare Behinderungen aus Rechts- und Verwaltungsvorschriften auszuführen.

Artikel 38

Vom . . . .[1]) an ist jede natürliche oder juristische Person, deren Wasserfahrzeuge in einem Mitgliedstaat eingetragen sind, befugt, mit diesen Fahrzeugen innerstaatlichen Binnenschiffsgüterverkehr in einem anderen Mitgliedstaat ohne mengenmäßige Beschränkungen oder andere unmittelbare oder mittelbare Behinderungen aus Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verwaltungspraktiken, durch die dieser Verkehr einer anderen Behandlung unterworfen würde als der Verkehr ansässiger Verkehrsunternehmer, auszuführen.

TITEL V

Statistische Auskünfte

Artikel 39

1. Vom fünften Monat des Inkrafttretens dieser Verordnung an führen die natürlichen oder juristischen Personen, deren Wasserfahrzeuge in ein Register der Mitgliedstaaten eingetragen sind, für jedes der eingetragenen Frachtschiffe einen monatlichen Fahrtenbericht über die Beförderungen im Binnenschiffsverkehr, im folgenden „Fahrtenbericht" genannt.

2. Der Fahrtenbericht wird in doppelter Ausfertigung auf einem Vordruck erstellt, der dem betroffenen Unternehmen von den zu diesem Zweck durch die Mitgliedstaaten benannten Behörden zur Verfügung gestellt wird.

3. Vor jeder Fahrt, beladen oder leer, werden die betreffenden Angaben dieser Fahrt in die entsprechenden Spalten des Vordrucks eingetragen.

4. Der Fahrtenbericht wird innerhalb von acht Tagen nach dem Zeitraum, für den er erstellt worden ist, an die zuständige von dem Mitgliedstaat, bei dem die betreffenden Wasserfahrzeuge eingetragen sind, benannte Behörde übersandt.

Die erteilten Auskünfte dürfen nur zu statistischen Zwecken verwandt werden. Es ist untersagt, sie zu steuerlichen Zwecken zu verwenden und sie Dritten mitzuteilen.

5. Innerhalb eines Monats nach dem Zeitraum, auf den sich der Fahrtenbericht bezieht, teilen die Mitgliedstaaten der Kommission in anonymer Form die auf Grund der Fahrtenberichte gesammelten Angaben mit.

6. Innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung erläßt die Kommission im Wege der Verordnung und nach Anhörung der Mitgliedstaaten die Muster des Vordrucks nach Absatz 2 sowie die Einzelheiten seiner Verwendung.

Artikel 40

1. Im Laufe des fünften Monats nach Inkrafttreten der Verordnung übersenden die Mitgliedstaaten der Kommission eine Aufstellung der nach Ablauf der in Artikel 47 vorgesehenen Frist in ihre Register eingetragenen Wasserfahrzeuge; die Aufstellung enthält für jedes einzelne Wasserfahrzeug die in Artikel 9 Abs. 3 vorgesehenen Angaben.

2. Nach Ablauf der in Absatz 1 festgesetzten Frist übersenden die Mitgliedstaaten der Kommission vierteljährlich eine Aufstellung über die Neueintragungen und die Löschungen der Eintragung sowie über die Änderungen der in das Register eingetragenen Merkmale. Diese Aufstellungen enthalten bei den Neueintragungen für jedes einzelne Wasserfahrzeug die in Artikel 9 Abs. 3 vorgesehenen Angaben.

3. Vom Tage des Inkrafttretens der Verordnung an übersenden die Mitgliedstaaten vierteljährlich eine Aufstellung der nach Artikel 12 erteilten Genehmigungen; die Aufstellung enthält für jedes einzelne Wasserfahrzeug die nach Artikel 12 Abs. 2 gelieferten Angaben.

Artikel 41

1. Vom fünften Monat des Inkrafttretens dieser Verordnung an übersenden die Mitgliedstaaten der Kommission monatliche Aufstellungen über

— die Zahl und die Tragfähigkeit in Tonnen oder die Antriebskraft in PS der entsprechend den Fahrzeugarten nach Artikel 8 b) eingeordneten Wasserfahrzeuge, die in den Häfen und anderen Beladeorten, die einen jährlichen Umschlag von mehr als 1 Million Tonnen für das Becken 1 und 500 000 Tonnen für die Becken 2 und 3 bewältigen, auf Beschäftigung warten;

— die Dauer dieser Wartezeit;

— die Beförderungspreise und -bedingungen der Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt, die außerhalb der Referenztarife ausgeführt und entsprechend den Bedingungen nach Artikel 14 der Verordnung des Rats Nr. . . . . vom . . . . . .[2]) veröffentlicht werden;

— den Wasserstand an den wichtigsten Pegeln.

---

[1]) 1. Januar des sechsten Jahres nach Inkrafttreten dieser Verordnung

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. . . . vom . . . (Verordnung des Rats über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt)

2. Während der nach Artikel 13 bestimmten Stilllegungszeiträume werden die Auskünfte nach Absatz 1 der Kommission für das Becken, für das die Maßnahme getroffen wurde, alle drei Tage vom Zeitpunkt des Inkrafttretens der Stillegungsentscheidung an mitgeteilt.

Die Auskünfte über Anzahl, Fahrzeugart und Ladefähigkeit oder Motorenkraft in PS der stillgelegten Wasserfahrzeuge werden der Kommission nach denselben Bedingungen mitgeteilt.

Artikel 42

Die Kommission teilt dem Ausgleichsausschuß die ihr nach den Artikeln 39, 40 und 41 übermittelten Angaben mit.

TITEL VI

Überwachung und Sanktionen

Artikel 43

1. Die Durchschrift der Genehmigung nach Artikel 6 und die Eintragungsbescheinigung nach Artikel 10 müssen sich ständig an Bord der in einem Mitgliedstaat eingetragenen Wasserfahrzeuge befinden.

Der Fahrtenbericht nach Artikel 39 wird ständig an Bord der in ein Register der Mitgliedstaaten eingetragenen Frachtschiffe mitgeführt.

2. Die Dokumente nach Absatz 1 werden den von den Mitgliedstaaten beauftragten Kontrollbeamten auf Verlangen vorgezeigt.

Artikel 44

Die von den Mitgliedstaaten mit der Kontrolle beauftragten Behörden überwachen während der Stillegungszeiträume die Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 15 Absatz 5.

Artikel 45

1. Innerhalb von fünf Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung und nach den Bedingungen des Artikels 52 erlassen die Mitgliedstaaten die geeigneten Maßnahmen, um Verstöße gegen die Verpflichtungen nach dieser Verordnung und insbesondere gegen die Bestimmungen der Artikel 3, 9, 12, 15, 21, 39 und 49 zu verhindern.

2. Die Kommission richtet an die Mitgliedstaaten geeignete Empfehlungen zur Erreichung einer angemessenen Höhe der bei Verstößen gegen die Bestimmungen dieser Verordnung verhängten Sanktionen.

TITEL VII

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Kapitel 1

Übergangsbestimmungen

Artikel 46

Die bei Inkrafttreten dieser Verordnung im Dienst befindlichen Wasserfahrzeuge werden innerhalb von vier Monaten nach diesem Zeitpunkt nach den Bedingungen des Artikels 9 eingetragen, ohne daß es einer vorherigen Genehmigung bedarf.

Artikel 47

Die Genehmigung nach Artikel 12 wird jeder natürlichen oder juristischen Person erteilt, die innerhalb von 14 Tagen nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung die vor diesem Zeitpunkt abgeschlossenen Verträge über Neubau, Kauf oder Anmietung vorlegt.

Artikel 48

Die Genehmigung nach Artikel 3 wird, ohne daß die Bedingungen des Titels II erfüllt sein müssen, jeder natürlichen oder juristischen Person, deren Wasserfahrzeuge nach den Bedingungen des Artikels 46 eingetragen sind, auf Grund eines bei dieser Eintragung gestellten Antrags erteilt.

Kapitel 2

Schlußbestimmungen

Artikel 49

Natürlichen oder juristischen Personen, die nicht im Artikel 2 Absatz 1 genannt sind, ist es untersagt, Verträge über Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt innerhalb eines Mitgliedstaates und zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft abzuschließen.

Jeder Vertrag, der entgegen diesem Verbot abgeschlossen wird, ist unbeschadet der Sanktionen, die gegen den Zuwiderhandelnden verhängt werden können, ohne weiteres unwirksam.

Artikel 50

Die Mitgliedstaaten räumen den natürlichen oder juristischen Personen, welche unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallende Beförderungen ausführen, die Möglichkeit ein, im Verwaltungsrechtsweg gegen die sie betreffenden, in Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen der Behörden der Mitgliedstaaten vorzugehen.

Artikel 51

Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig und nach Anhörung der Kommission die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Diese Vorschriften betreffen insbesondere:

— die Einzelheiten der Anwendung der Bedingungen des Zugangs zum Beruf;

— die Führung des Registers der Wasserfahrzeuge;

— das Verfahren für die Eintragung der Wasserfahrzeuge und die Erteilung oder Verlängerung der Eintragungsbescheinigung;

— das Verfahren für die Erteilung der vorherigen Genehmigung für die Indienststellung von Wasserfahrzeugen, die nicht in ein Register eines Mitgliedstaates eingetragen sind;

— die Erhebung der Eintragungsgebühren und der Beiträge;

— das Verfahren für die Abwrackung;

— die Verwaltung der Ausgleichskosten;

— die statistischen Auskünfte;

— den Verwaltungsrechtsweg;

— die Überwachung und die Sanktionen.

Artikel 52

Diese Verordnung tritt am dreißigsten Tag nach dem Tag ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft. Die Vorschriften des Titels III Kapitel 2, 3 und 4 sowie des Artikels 49 werden vom . . . an angewandt.

Diese Verordnung ist in all ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel, am ....

Im Namen des Rats
DER PRÄSIDENT

Begründung

I. Allgemeine Erwägungen

1. Die gemeinsame Verkehrspolitik, deren Einführung in Artikel 3 und 74 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorgesehen ist, muß auf die Integration des Verkehrs in der Gemeinschaft und auf die Schaffung einer Marktorganisation für den Verkehr nach gemeinsamen Bestimmungen gerichtet sein.

Die Regelung des Zugangs zum Markt stellt einen wesentlichen Bestandteil dieser gemeinsamen Politik dar. Der Rat hat diese Konzeption in seiner Übereinkunft vom 22. Juni 1965 [1]) und insbesondere in seiner Entschließung vom 20. Oktober 1966 [2]) bestätigt.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß haben ihrerseits wiederholt betont, wie wichtig und dringend Maßnahmen zur Organisation des Marktes und insbesondere zur Kapazitätsüberwachung sind.

Die Regelung dez Zugangs zum Markt muß einen im Verhältnis zur Situation und voraussichtlichen Entwicklung dieses Marktes optimalen Einsatz der Verkehrsmittel gewährleisten. Sie muß demnach eine marktgerechte Kapazitätsentwicklung fördern und insbesondere verhindern, daß durch die Bildung eines Kapazitätsüberhangs ruinöser Wettbewerb ausgelöst wird.

Die Regelung des Zugangs zum Markt muß nach Artikel 75 Absatz 1 a) und b) des Vertrags auf diesem Gebiet auch gemeinsame Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr von oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten sowie die Bedingungen für die Zulassung von nichtansässigen Verkehrsunternehmen zum innerstaatlichen Verkehr in einem Mitgliedstaat festlegen.

Schließlich muß eine solche Regelung die baldige Aufhebung der Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit durch die Harmonisierung der Bestimmungen für die Aufnahme und Ausübung des Berufes des Verkehrsunternehmers erleichtern, wie dies im Allgemeinen Programm, das der Rat am 18. Dezember 1961 [3]) beschlossen hat, vorgesehen ist.

Mit diesem Vorschlag sollen diese Ziele im Binnenschiffsgüterverkehr angestrebt werden. Die Kommission hat schon am 22. Juni 1966 dem Rat eine Mitteilung [4]) vorgelegt, in der sie die Grundzüge einer Gemeinschaftsregelung auf diesem Gebiet umrissen hat. Zu dieser Mitteilung haben sich das Europäische Parlament durch Bericht [5]) und der Wirtschafts- und Sozialausschuß durch Stellungnahme [6]) geäußert. Auf der Grundlage der genannten Mitteilung hat die Kommission den vorliegenden Vorschlag ausgearbeitet.

2. Ganz allgemein besteht im Verkehrswesen eine Tendenz zu strukturellen Überkapazitäten. Diese Tendenz muß in der Binnenschiffahrt wie auch bei anderen Verkehrsträgern durch Maßnahmen eingedämmt werden, die es ermöglichen, Angebot und Nachfrage auf einer befriedigenden Höhe ständig auszugleichen. Allerdings weist die Binnenschiffahrt bestimmte spezifische Besonderheiten auf, die besondere ergänzende Maßnahmen erforderlich machen.

So wird die Leistungsfähigkeit des Binnenschiffsparks in hohem Maße von natürlichen Faktoren beeinflußt. Diese sind im allgemeinen unvermeidlich und treten mit einer gewissen Stetigkeit auf, doch sind ihre Häufigkeit und Intensität nicht genau vorauszusehen; sie äußern sich insbesondere in zahlreichen und plötzlichen Schwankungen des Wasserstandes, wovon die Tauchtiefe und infolgedessen die Beladung der Schiffe abhängt. Diese Schwankungen ergeben sich zwar im allgemeinen nur auf den natürlichen Wasserläufen, die ihrer Bedeutung nach die Hauptadern des Wasserstraßennetzes der Gemeinschaft darstellen, doch wirken sie sich insbesondere infolge der Verflechtung des Verkehrs auch auf die künstlichen und regulierten Wasserstraßen aus. Daraus folgt, daß das Verkehrsangebot, also die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffe beträchtlichen, proportional zu den Tiefgangmöglichkeiten der Schiffe variierenden Schwankungen, unterliegt.

Die witterungsabhängige Binnenschiffahrt muß zur hinreichend regelmäßigen Bewältigung des Verkehrs ungeachtet der Kapazitätsreserven, die jeder Dienstleistungsbetrieb zur Anpassung an Nachfrageschwankungen braucht, eine zusätzliche Kapazität besitzen, um die nachhaltigen Wirkungen der naturgegebenen Faktoren ausgleichen zu können.

Diese zusätzliche Kapazität, die auf dem Markt bleibt, wenn die Schiffahrtsverhältnisse wieder normal werden, ist die Ursache für den zeitweiligen Kapazitätsüberhang, der sich auf die Frachtraten ungünstig auswirken und oft zu ihrem Zusammenbruch führen kann.

3. Die dauerhaften Überkapazitäten ergeben sich einerseits aus den konjunkturellen Schwankungen und den strukturellen Wandlungen der Nachfrage und andererseits aus individuellen Investitionsentscheidungen, die die tatsächlichen Markterfordernisse nicht genügend berücksichtigen. Indessen ver-

[1]) Dok. R/602/1/65 (TRANS 36) rev. vom 18. Juni 1965.
[2]) Dok. R/1. 150/66 (TRANS 72) vom 21. Oktober 1966.
[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 2 vom 15. Januar 1962
[4]) Dok. VII/SEK (66) 1983 vom 22. Juni 1966
[5]) Sitzungsdokument Nr. 8 vom 13. März 1967
[6]) Dok. Nr. 165/67 vom 24. April 1967

schärfen die Besonderheiten der Binnenschiffahrt die Auswirkungen solcher Überkapazitäten und stehen einer selbstätigen Wiederherstellung des Gleichgewichtes zwischen Angebot und Nachfrage hemmend im Weg.

Zu den Besonderheiten, die man im allgemeinen auch bei den anderen Verkehrsträgern vorfindet, nämlich:

- der Unmöglichkeit, Verkehrsleistungen auf Lager zu produzieren,
- der mangelnden Elastizität der Gesamtnachfrage,
- dem Überwiegen von Fixkosten gegenüber veränderlichen Kosten,
- der Unpaarigkeit der Verkehrsströme,
- der Mobilität des Angebots,
- der vielgestaltigen Struktur des Angebots und vor allem dem Nebeneinanderbestehen von großen Unternehmen mit dem quantitativ und qualitativ leistungsfähigsten Produktionsapparat und von zahlreichen kleinen Unternehmen mit handwerklichen Betriebsbedingungen und ohne gleichartige Aquisitionsmöglichkeiten,
- der unzureichenden Information der Verkehrsunternehmer über die Marktentwicklung,

kommen für die Binnenschiffahrt noch weitere, spezifische Faktoren hinzu.

Von diesen Faktoren müssen vor allem die großen Reedereien erwähnt werden, die wirtschaftlich durch homogene oder heterogene vertikale Zusammenschlüsse mit anderen Tätigkeitsbereichen verflochten sind. Diese hat insbesondere zur Folge, daß die Industrie-, Handels- oder Seeschiffahrtsunternehmen, von denen diese Reedereien abhängen, ihre Investitionsentscheidungen weniger nach der allgemeinen Lage des Verkehrsmarktes als vielmehr nach den Erfordernissen einer ausreichenden Beschäftigung ihrer Hauptgewerbezweige ausrichten; soweit der Betrieb solcher integrierter Reedereien defizitär ist, können diese Unternehmen einen inneren Ausgleich vornehmen.

Im übrigen ist das Angebot nach oben verhältnismäßig elastisch, nach unten aber fast völlig starr. Bei günstiger Konjunktur besteht zwar eine starke Investitionsbereitschaft, Marktdepressionen führen dagegen zu keiner Kapazitätsverminderung. Binnenschiffe bleiben vor allem in Familienbetrieben insbesondere wegen ihrer hohen Lebensdauer auch nach Ablauf des Abschreibungszeitraums auf dem Markt; es wird also das Ausscheiden von überschüssig gewordenem Schiffsraum verhindert.

Zudem wird in der Binnenschiffahrt der überwiegende Teil der Verkehrsleistungen im Rahmen von langfristigen Verträgen oder von Vereinbarungen zwischen Verladern und Vereinigungen von Verkehrsunternehmern, der verhältnismäßig kleine Rest jedoch in Form von Einzelfahrtverträgen erbracht. Um diesen Teil findet bei einem Kapazitätsüberhang ein übermäßiger Preiswettbewerb statt. Die Nachfrage legt aber für die langfristigen Verträge und die Vereinbarungen, die im allgemeinen in Zeiten von Marktdepressionen abgeschlossen werden, aufgrund ihrer weithin oligopolistischen Stellung gerade das Frachtniveau für diesen Teil des Verkehrs zugrunde.

4. Die Wirkungen eines andauernden und eines zeitweiligen Kapazitätsüberhangs können zusammentreffen. Das sich daraus ergebende Überangebot führt zu ernsten Marktstörungen. Dies kann eine allgemeine Verschlechterung der Produktivität und dadurch der Rentabilität der Unternehmen zur Folge haben und u. a. eine Anpassung der Betriebsmittel an die allgemeine Entwicklung des technischen und sozialen Fortschritts verhindern und sogar die wirtschaftliche Funktion der Binnenschiffahrt gefährden.

5. Im Hinblick auf die Integration des Verkehrs in der Gemeinschaft und die Garantie einer Gleichbehandlung der Verkehrsunternehmer und der Verkehrsnutzer sowie in dem Streben nach einer wirksamen Lösung wird vorgeschlagen, für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft eine einheitliche Regelung einzuführen, deren Anwendung aber je nach den sich etwa auf Teilmärkten ergebenden besonderen Verhältnissen differenziert werden muß.

Mit Rücksicht auf die gegenüber Drittländern gegenwärtig bestehende Verpflichtung bestimmter Mitgliedstaaten zur Einhaltung der internationalen Übereinkommen über die Schiffahrt auf gewissen Strömen erstreckt sich die vorgeschlagene Regelung nur auf Beförderungen, die von Unternehmen mit Sitz auf dem Hoheitsgebiet eines der Mitgliedstaaten vorgenommen werden. Nach Auffassung der Kommission dürfte diese Einschränkung des Anwendungsbereichs der vorgeschlagenen Regelung die Wirksamkeit des vorgesehenen Systems nicht in Frage stellen. Allerdings müssen, sobald sich die Anwendung bestimmter in dieser Gemeinschaftsregelung vorgesehener Maßnahmen auf grenzüberschreitende Beförderungen von Unternehmen mit Sitz in einem Drittland als zweckmäßig erweisen, später zu diesem Zwecke Verhandlungen mit Drittländern aufgenommen werden; gegebenenfalls könnten unter Berücksichtigung von Artikel 234 des EWG-Vertrages andere ergänzende Maßnahmen ins Auge gefaßt werden.

6. Die Regelung erstreckt sich sowohl auf die Bedingungen für die Zulassung zum Beruf (subjektive Bedingungen) als auch für die Überwachung der Kapazität (objektive Bedingungen).

Die Einführung einheitlicher Bedingungen für die Zulassung zum Beruf soll zur Schaffung gesunder Wettbewerbsverhältnisse beitragen. Die vorgeschlagenen selektiven Bestimmungen sollen eine Anhebung des Ausbildungsstandes der Verkehrsunternehmer gewährleisten. Diese müßten besser in der Lage sein, ihren Betrieb rationell zu führen, sowie die Marktlage besser zu beurteilen. Diese verbesserte Ausbildung sollte zu einer rationelleren Investitionspolitik führen und damit dazu beitragen, die Gefahr der Entstehung eines strukturellen Kapazitätsüberhangs zu beseitigen. Im übrigen soll nach dem Allgemeinen Programm zur Aufhebung der Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit die

Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Zulassung zum Beruf die Aufhebung der Beschränkungen der Niederlassungsfreiheit erleichtern, die zwischen dem Beginn der dritten Stufe und dem Ablauf des zweiten Jahres der dritten Stufe erfolgen soll.

Auf dem Gebiet der Kapazitätskontrolle schlägt die Kommission Maßnahmen sowohl zur Beseitigung zeitweiliger Ungleichgewichte als auch gegen die Tendenz zur Bildung eines strukturellen Kapazitätsüberhangs vor. Die Wechselwirkung dieser Maßnahmen muß sichergestellt werden.

7. Die auf Gemeinschaftsebene beschlossene Stillegung soll die vorübergehende Außerdienststellung des am wenigsten rentablen und zeitweilig überschüssigen Schiffsraums bewirken. Ihre Durchführung auf freiwilliger Grundlage und gegen Entschädigung ermöglicht es, daß die Unternehmen beim Betrieb ihrer Binnenschiffe ihre Entscheidungsfreiheit behalten.

Das Stillegungsverfahren trägt der besonderen Art der Erscheinungen Rechnung, welche die Maßnahmen neutralisieren soll. Es ermöglicht ein fast sofortiges Eingreifen, eine ständige Anpassung an die Schwankungen infolge natürlicher und konjunktureller Faktoren, eine schnelle Anpassung aufgrund der Wirkungen des Vorgehens auf dem Markt sowie die sofortige Beendigung des Eingriffs, wenn sich die Marktverhältnisse wieder normalisiert haben.

Die Stillegung darf nicht die Ausschaltung des Wettbewerbs und infolgedessen der auf Nachfrageschwankungen beruhenden Preisfluktuationen zur Folge haben. Außerdem muß die Wechselwirkung zwischen der Maßnahme und der für die längerfristige Anpassung der Kapazität geschaffenen Regelung sicherstellen, daß die Stillegung nicht etwa einen Anreiz dafür bietet, daß überschüssige und unrentable Einheiten weiterhin in Betrieb gehalten werden.

Die Finanzierung der Stillegung durch Pflichtbeiträge, die von allen Verkehrsunternehmern zu entrichten sind, welche die Wasserstraßen der Gemeinschaft benutzen, gewährleistet ein gegenüber den übrigen Verkehrsträgern wettbewerbsneutrales System sowie die Gleichbehandlung aller betroffenen Verkehrsunternehmer. Die daraus entspringende Stabilisierung und Regularisierung des Markts bringt Vorteile sowohl für die Verkehrsunternehmer als auch die Verkehrsnutzer.

8. Die Maßnahmen zur Überwachung der Angebotsentwicklung sind das grundlegende und unerläßliche Mittel für die mittelfristige Anpassung der Kapazität an die Nachfrageentwicklung im Verkehr. Diese Maßnahmen dürfen, wie die Stillegung, erst dann angewandt werden, wenn das Entstehen oder das Vorhandensein eines strukturellen Kapazitätsüberschusses nach objektiven Kriterien ordnungsgemäß festgestellt worden ist. Sie müssen auch eine elastische Anpassung an die Marktverhältnisse möglich machen. Der Eingriff muß beendet werden, sobald das Gleichgewicht wieder hergestellt ist. Diese Maßnahmen haben jedoch, um wirksam zu sein, Zwangscharakter.

Das Vorgehen umfaßt auch die Schaffung eines Systems zur Unterrichtung über die Marktlage und -entwicklung, das der öffentlichen Hand und den Unternehmen vor allem erleichtern soll, ihre Entscheidungen besser in den Rahmen einer mittelfristigen Politik einzuordnen. Zu diesem Vorgehen gehört ferner die Einführung eines Verfahrens, das Investitionen verhindern soll, die später betrieblichen Beschränkungen unterliegen würden. Die zu dieser Regelung gehörenden Maßnahmen richten sich nach Art und Struktur des festgestellten Kapazitätsüberhangs. Ist ein solcher Kapazitätsüberhang im Entstehen, so trifft die öffentliche Hand Maßnahmen, die eine Verlangsamung der Investitionen bezwecken. Erweist sich diese Dämpfung als nicht ausreichend oder wird das Bestehen eines strukturellen Kapazitätsüberhangs festgestellt, so kann die Gesamtkapazität nicht mehr erhöht werden, solange sich Zeichen eines übermäßigen Wettbewerbs bemerkbar machen.

Die Behörden der Gemeinschaft werden gleichlaufend zu den obengenannten Maßnahmen ebenfalls die Möglichkeit haben, die Beseitigung eines Kapazitätsüberhangs in die Wege zu leiten und dadurch zur Gesundung des Marktes beitragen. Dies soll durch Abwrackmaßnahmen geschehen, die die Außerdienststellung von technisch und wirtschaftlich veralteten Schiffen bezwecken. Diese Gemeinschaftsmaßnahmen sind unabhängig von den Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene egreifen können, und zwar insbesondere in Form von Beihilfen aufgrund des Vorschlags der Verordnung, den die Kommission dem Rat am 10. Juli 1966 [7]) übermittelt hat. Die Kommission behält sich vor, zur Förderung solcher Maßnahmen später noch weitere zweckmäßige Initiativen zu ergreifen.

Die gesamten Maßnahmen zur Überwachung der Kapazitätsentwicklung, deren kumulative Wirkungen die Wiederherstellung eines befriedigenden Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage unterstützen sollen, sind im übrigen so konzipiert, daß sie eine Modernisierung der Flotte und ihre Anpassung an den technischen Fortschritt gestatten. Insbesondere die Möglichkeit, die aus dem Verkehr gezogenen Schiffe auch während der Anwendung solcher Maßnahmen durch moderne Einheiten zu ersetzen, soll zur Verwirklichung dieser Ziele beitragen.

9. Aus der Beschreibung des Systems zur Kapazitätsregelung geht hervor, daß die öffentliche Hand nur zur Vermeidung eines übermäßigen Wettbewerbs in das Martkgeschehen eingreifen wird. Das vorgeschlagene System fußt auf dem Grundsatz der Handlungsfreiheit der Verkehrsunternehmer. Insbesondere können die Unternehmer die Betriebsgröße wählen, die sie für richtig halten, und, ganz allgemein, ihren Schiffsbestand von sich aus soweit wie möglich den Nachfrageschwankungen anpassen.

---

[7]) Dok. KOM (66) 266 endg. vom 10. Juli 1966 und Änderung Dok. KOM (67) 260 vom 24. März 1967

10. Die Regelung sieht außerdem vor, daß die letzten Hindernisse für die Zulassung nichtansässiger Verkehrsunternehmer zum innerstaatlichen Verkehr in einem Mitgliedstaat bald beseitigt werden. Sie bestätigt ferner das Recht, zwischen Mitgliedstaaten oder durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten frei zu befördern. Die Integration des Binnenschiffsgüterverkehrs in der Gemeinschaft wird also in vollem Umfang verwirklicht sein, sobald die vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die Bestimmungen über die Aufhebung der noch bestehenden Beschränkung der Niederlassungsfreiheit angewandt werden. Die letztgenannten Maßnahmen würden im Rahmen des allgemeinen Programms über die Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit ergriffen werden.

11. Die Regelung des Zugangs zum Markt muß später durch Maßnahmen zur Milderung und, wenn möglich, Beseitigung der Besonderheiten der Angebotsstruktur, nämlich durch eine organische Wiederanpassung der Binnenschiffahrt, ergänzt werden. Insbesondere sollte die Bildung von technisch und wirtschaftlich rationellen Betriebszusammenschlüssen begünstigt werden, die Schaffung einer einheitlicheren und dem technischen Fortschritt entsprechenden Flotte gefördert werden und bessere Möglichkeiten für die Aquisition von Frachten geschaffen werden.

Manche dieser Maßnahmen sind schon eingeleitet. Die anderen sowie weitere zweckmäßige Maßnahmen werden mit fortschreitender Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik zu treffen sein.

II. Besondere Erwägungen

Titel I

Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Artikel 1

Zur Vermeidung unterschiedlicher Auslegungen und zur Sicherstellung einer einheitlichen Anwendung der Regelung werden Definitionen für die verschiedenen Schiffstypen gegeben, auf welche diese Verordnung angewandt wird. Ausnahmen aufgrund der Tonnage oder der Maschinenleistung sind wegen der wirtschaftlich geringen Bedeutung der betreffenden Schiffe vorgesehen.

Artikel 2

Absatz 1

Zur Verwirklichung der mit der vorgeschlagenen Regelung angestrebten Ziele sowie zur Sicherung ihrer Wirksamkeit und zur Vermeidung von künstlichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsunternehmern und damit auch von Ungleichheiten in der Behandlung der Vorlader der Binnenschiffahrt, muß die Regelung auf den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr, und zwar sowohl auf den gewerblichen als auch den Werkverkehr, angewandt werden, der auf den Wasserstraßen der Gemeinschaft von natürlichen oder juristischen Personen ausgeführt wird, die auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates niedergelassen sind.

Die Regelung sieht für die Maßnahmen zur Kapazitätsüberwachung keine Unterscheidung zwischen gewerblichem Verkehr und Werkverkehr vor. Die betreffenden Unternehmen, vor allem diejenigen, denen rechtlich unabhängige Reedereien wirtschaftlich angegliedert sind, haben auf diese Weise die Möglichkeit, ihren Schiffsbestand optimal einzusetzen. Dies läßt sich jedoch dann nicht gewährleisten, wenn — im Hinblick auf einen Ausschluß des Werkverkehrs von der Regelung — die Bedingungen für die Verwendung des betreffenden Materials genau abgegrenzt sind. Im übrigen würde der Ausschluß des Werkverkehrs die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Regelung in Frage stellen. Da die Regelung unter anderem eine bessere Rentabilität und eine Modernisierung der Flotte bewirkt, können die interessierten Unternehmen die verbesserten Dienstleistungen der gewerblichen Verkehrsunternehmer unter besseren Voraussetzungen in Anspruch nehmen. Es ist daher angemessen, daß sie zum Zustandekommen einer derartigen Situation beitragen und sich bestimmten Verpflichtungen, vor allem finanzieller Art, unterwerfen.

Absatz 2

Es wird vorgeschlagen, daß der deutsche Abschnitt der Donau wegen der gegenwärtigen Umstände vom Anwendungsbereich der Regelung ausgenommen wird. Jedoch wird diese Frage erneut geprüft werden, sobald die Rhein-Main-Donau-Verbindung fertiggestellt ist.

Insbesondere wegen ihrer wirtschaftlich geringen Bedeutung sind auch Beförderungen ausgenommen, die gelegentlich auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft von Seeschiffen ausgeführt werden.

Titel II

Bedingungen für den Zugang zum Beruf

Artikel 3

Die für den Zugang zum Beruf des Güterverkehrsunternehmers in der Binnenschiffahrt geforderten Voraussetzungen der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung sollen durch eine Qualitätsauslese unter den Bewerbern um den Zugang zu diesem Beruf zu einer optimalen Marktorganisation beitragen. Die Einführung derartiger Voraussetzungen soll ein besseres Verhalten der Unternehmen auf dem Markt fördern, und somit dazu beitragen, die Qualität der Leistungen zu verbessern und die Beförderungskosten zu senken.

Diese Bestimmungen gelten nicht für Unternehmen, die ausschließlich im Werkverkehr befördern. Diese

Unternehmen erfüllen aufgrund ihrer Haupttätigkeit im allgemeinen bereits derartige Voraussetzungen.

Artikel 4

Mit dem Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit soll vor allem sichergestellt werden, daß das Unternehmen seine Tätigkeit aufnehmen kann und eine gesunde Finanzgebarung hat. Mit einem ausreichenden Eigenkapital läßt sich vermeiden, daß hohe Finanzlasten als Folge eines unangemessenen hohen Fremdkapitalanteils die Marktstabilität gefährden oder den Verkehrsunternehmer veranlassen, Beförderungen zu wirtschaftlich nicht vertretbaren Preisen auszuführen, um den eingegangenen Verpflichtungen nachkommen zu können.

Die fachliche Eignung ist als die wichtigste Voraussetzung für den Zugang zum Beruf anzusehen. Da der Beruf des Verkehrsunternehmers auf den ersten Blick keine besonderen Anforderungen zu stellen scheint, wird der Wert der Berufsausbildung von den Antragstellern häufig unterschätzt. Die Anwendung der immer umfassenderen Regelungen wie auch die erforderliche Kenntnis der Probleme auf dem Gebiet der Unternehmensführung und insbesondere der Selbstkosten stellen diese Verkehrsunternehmer indessen sehr schnell vor Schwierigkeiten, die sich bei Fehlen einer gründlichen fachlichen Ausbildung nachteilig auf ihre Betriebsführung und damit auf die Marktlage im allgemeinen auswirken können.

Demzufolge sieht der Vorschlag vor, daß die Fachkenntnisse durch eine Bescheinigung zu belegen sind, die von den zuständigen Behörden nach Ablegung einer Prüfung erteilt wird.

Artikel 5

Um gleichwertige Bedingungen für die fachliche Eignung einzuführen, werden in diesem Artikel in allgemeiner Form die Sachgebiete bestimmt, in denen die Antragsteller ausreichende Kenntnisse nachweisen müssen, um zum innerstaatlichen Verkehr zugelassen zu werden.

Für die Zulassung zum grenzüberschreitenden Verkehr erscheint der Nachweis zusätzlicher Kenntnisse für eine einwandfreie Abwicklung dieser Beförderungen unerläßlich.

Die Harmonisierung der für die fachliche Eignung geforderten Voraussetzungen wird dadurch gewährleistet, daß die Kommission in einer Richtlinie gemeinsame Regeln für die fachliche Ausbildung sowie den Prüfungsstoff aufstellt.

Artikel 6

Die von den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates erteilte Lizenz und die Durchschrift der Lizenz gelten als Nachweis dafür, daß der Inhaber die für den Zugang zum Beruf geforderten Voraussetzungen erfüllt; dieser Nachweis ist von allen Mitgliedstaaten anzuerkennen.

Artikel 7

Mit der in dieser Vorschrift vorgesehenen Maßnahme soll die Kontinuität der Unternehmensführung in bestimmten, genau festgelegten Fällen sichergestellt werden.

Für natürliche Personen ist die Übergangsfrist auf ein Jahr festgesetzt worden, um somit die für den Erwerb der geforderten Berufskenntnisse notwendige Zeit zu berücksichtigen.

Bei den juristischen Personen erscheint ein Zeitraum von sechs Monaten ausreichend, um dem Unternehmen die Möglichkeit zu geben, die verantwortliche Person durch einen Nachfolger zu ersetzen.

Titel III

Maßnahmen zur Kapazitätsregelung

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 8

Die einheitlichen Bestimmungen zur Kapazitätsregelung müssen je nach den besonderen Umständen, die auf den in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht ausreichend homogenen Teilmärkten der Binnenschiffahrt gegebenenfalls auftreten können, differenziert angewandt werden können. Die Einteilung des Gemeinschaftsnetzes in drei Becken soll eine derartige Anwendung erleichtern und die Regelung genügend elastisch gestalten.

Aus den gleichen Gründen wird der Schiffsraum in Fahrzeugarten eingeteilt. Eine derartige Klassifizierung soll es gestatten, die Maßnahmen zur Kapazitätsregelung selektiv anzuwenden.

Artikel 9

Absatz 1

Die obligatorische Eintragung des Schiffsraumes ist für die Anwendung der Regelung unerläßlich. Die Eintragung ist eines der für eine wirksame Kapazitätsüberwachung notwendigen Informations- und Kontrollmittel.

Das Führen von zwei verschiedenen Registern für Frankreich ist durch die Einteilung des Gemeinschaftsnetzes nach Artikel 8 gerechtfertigt.

Zur Vermeidung von Doppeleintragungen ist im übrigen in diesem Absatz bestimmt, in welches Register das Material von solchen Unternehmen einzutragen ist, die dieses Material nach den Grundbedingungen für die Eintragung in mehrere Register eintragen lassen müßten.

Absätze 2, 3, 4, 5 und 6

Die in diesen Absätzen vorgesehenen Bestimmungen sollen den Unternehmern die Eintragung ihres Materials durch die Schaffung regionaler Eintra-

gungsstellen erleichtern. Sie bieten den Behörden ferner die Möglichkeit, sich einen genauen Überblick über die Tonnage, die Leistung und die Fahrzeugarten zu verschaffen, die auf den verschiedenen Märkten verwendet werden.

Artikel 10

Die Eintragungsbescheinigung ist der Nachweis dafür, daß das Unternehmen die ihm auferlegte Verpflichtung zur Eintragung seines Materials in ein Register und zur Zahlung der damit verbundenen Gebühr erfüllt hat.

Die Schaffung eines einheitlichen Vordrucks für die Eintragungsbescheinigung soll die Überwachung durch die Behörden der Mitgliedstaaten erleichtern, auf deren Wasserstraßen die Schiffe verkehren.

Artikel 11

Um die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern nicht zu verfälschen, werden die Stillegungsmaßnahmen ausschließlich aus den Gebühren finanziert, die in der gesamten Schiffahrt bei der Ausstellung oder der Verlängerung der Gültigkeit der Eintragungsbescheinigung erhoben werden. Damit vermieden wird, daß die Gebührenentrichtung in Form einer einzigen Zahlung für bestimmte Binnenschiffer eine zu schwere Belastung darstellt, ist die Möglichkeit von Teilzahlungen vorgesehen.

Die Höhe der Eintragungsgebühr wird nach der Tragfähigkeit oder der Maschinenleistung der Fahrzeuge festgesetzt. Durch die Anwendung eines Berichtigungskoeffizienten auf Schiffstypen moderner Bauart, die eine höhere Leistungskapazität als die anderen Schiffe entwickeln, kann dem Faktor Produktivität hinlänglich Rechnung getragen und eine ausgeglichene Belastung erzielt werden.

Da die Häufigkeit und die Dauer der Stillegungszeiten sowie die Intensität der kurzfristigen Ungleichgewichte nur annähernd geschätzt werden können, ist vorgesehen, daß die Gebührensätze für jedes einzelne Becken festgesetzt werden, und zwar unter Berücksichtigung des Saldos der Konten und auf Grund des Durchschnitts einer gewissen Anzahl von Bezugsjahren. Um etwaigen Unzulänglichkeiten der Einnahmen zu begegnen, gewähren die Mitgliedstaaten durch Finanzvorschüsse die erforderlichen Mittel, die sofort bei Beginn des neuen Haushaltsjahres nach dem Grundsatz des Gleichgewichts der Konten ausgeglichen werden.

Damit das Verfahren anlaufen kann, ist für die Anfangszeit vorgesehen, die Sätze pauschal festzusetzen.

Um die Außerbetriebsetzung technisch und wirtschaftlich veralteten Materials anzuregen und die Modernisierung des Fahrzeugparks sowie die Rationalisierung der Betriebsführung zu fördern, ist vorgesehen, daß bei Abwrackung die für das laufende Jahr entrichtete Eintragungsgebühr erstattet wird.

Artikel 12

Die in dieser Vorschrift niedergelegte Genehmigungspflicht soll es ermöglichen, ein doppeltes Ziel zu erreichen.

Sie ist das Hauptinstrument für die Anwendung der Maßnahmen zur Überwachung der Entwicklung der Flotte. Außerdem erleichtert dieses Genehmigungssystem die ständige Beobachtung des Marktes, da es den verantwortlichen Behörden eine Informationsquelle für den Umfang und die Art des Materials verschafft, das auf mehr oder weniger lange Sicht die Leistungskapazität der bereits bestehenden Flotte vergrößern wird.

Die Genehmigung ist nur für die Inbetriebnahme von in einem Mitgliedstaat noch nicht eingetragenen Schiffen erforderlich, weil der Erwerb von bereits eingetragenem Material keine Erhöhung der Globalkapazität bewirkt.

Es wird vorgeschlagen, die Gültigkeitsdauer der Genehmigungen für die verschiedenen Fälle zu begrenzen, weil die damit verbundenen Rechte sogar in Zeiten der Investitionsbeschränkung ausgeübt werden können.

Kapitel 2

Stillegungsmaßnahmen

Artikel 13

Absatz 1

Ist ein kurzfristiges Ungleichgewicht festgestellt, so wird die Stillegung nicht automatisch durchgeführt. Die zuständige Stelle hat vielmehr zu prüfen, ob der vorübergehende Kapazitätsüberhang ernste Marktstörungen hervorruft. Sie ermittelt ferner, ob unter Berücksichtigung der kurzfristig zu erwartenden Entwicklung diese Form des Kapazitätsüberhangs nicht ohne Eingriff ausreichend aufgezehrt werden kann.

Es wird vorgeschlagen, daß die Stillegungszeit mindestens drei Wochen umfaßt, damit die gewünschten Auswirkungen der Maßnahmen sich voll entfalten können.

Absatz 2

Die vorgeschlagenen Kriterien sollen gestatten, nicht nur die Intensität des vorübergehenden globalen Kapazitätsüberhangs in einem bestimmten Stromgebiet zu messen, sondern auch den Grad der Unterbeschäftigung der verschiedenen Fahrzeugarten zu ermitteln. Sie können auf Grund von Zahlenangaben ausgewertet werden, die nach Maßgabe der vorgeschlagenen Verordnung regelmäßig ermittelt werden. Ihre Beweiskraft wird dadurch erhöht.

Absatz 3

Eine Aufgliederung der verschiedenen Becken in Teilmärkte kann vorgenommen werden, wenn es zur Wiederherstellung einer normalen Situation

nicht erforderlich ist, die Stillegung auf das gesamte Becken auszudehnen.

Absatz 4

Die Bezugnahme auf die Durchschnittspreise auf dem entsprechenden Markt soll gestatten, nach Abzug bestimmter betrieblicher Produktionskosten die Sätze für die Stillegungsentschädigung nach Fahrzeugarten zu erstellen. Diese Sätze, die grundsätzlich für das marginale Material gelten, können erhöht werden, wenn die Intensität des Kapazitätsüberhangs es notwendig macht, Material höherer Rentabilität aus dem Markt zu ziehen. Angesichts gewisser Schwierigkeiten, die zumindest in der Anlaufzeit für eine derartige Anpassung der Stillegungssätze auftreten können, sollte man, unter Anpassung an das Spiel von Angebot und Nachfrage, annäherungsweise vorgehen.

Die Tagessätze der Stillegungsentschädigung werden nicht mit einem Bewertungskoeffizienten versehen, weil die Maßnahme grundsätzlich aus wirtschaftlichen Gründen nicht die Stillegung von modernem Material zur Folge haben soll. Die Maßnahme dürfte durch Stillegung weniger produktiven Materials ihren vollen Erfolg erzielen. Die Nichtanwendung eines Bewertungskoeffizienten schafft aber deswegen doch keine Ungleichheit der Behandlung; denn die Stillegung, welche für die Wiederherstellung einer normalen Lage sorgt und infolgedessen die Beförderungspreise auf ein angemessenes Niveau zurückführt, bietet denjenigen Unternehmen, die ihr Schiffsmaterial in Betrieb halten, den Vorteil einer erhöhten Beschäftigung und einträglicherer Preise.

Absatz 5

Dieser Absatz bezweckt, den Stillegungsmechanismus mit der für eine zufriedenstellende Berücksichtigung der Marktentwicklung notwendigen Elastizität auszustatten. Daher müssen höhere oder niedrigere als die ursprünglich festgesetzten Sätze schnell eingeführt werden können. Da die Stillegung ferner keine Verknappung des Angebots und damit eine ungerechtfertigte Erhöhung der Beförderungsentgelte bewirken darf, muß die Möglichkeit gegeben sein, die Intervention bei Auftreten derartiger Gefahren unverzüglich abzustoppen. Schließlich muß es außerdem möglich sein, rechtzeitig Maßnahmen zu treffen, die sich als notwendig erweisen könnten, um die Weiterführung der Regulierungsmaßnahmen bis zur Wiederherstellung einer befriedigenden Situation zu gewährleisten.

Es erscheint angemessen, daß bei Aufhebung des Stillegungsbeschlusses diejenigen Unternehmen, die Vorkehrungen für eine Nichtinbetriebnahme ihres Materials vor Ablauf der in der Stillegungsentscheidung festgesetzten Zeit getroffen haben, die Entschädigung noch bis zum Ende dieser Zeit erhalten können. Es läßt sich jedoch annehmen, daß die Zahl dieser Unternehmen relativ gering sein wird, weil die Wiederinbetriebnahme des Materials bei wieder normal gewordenen Marktverhältnissen im allgemeinen größere Vorteile bietet als die Stillegung.

Artikel 14

Da der Erfolg der kurzfristigen Maßnahmen im wesentlichen von der Schnelligkeit ihrer Anwendung abhängt, muß die Stillegungsentscheidung den Unternehmen in kürzester Frist zur Kenntnis gebracht und möglichst weit verbreitet werden.

Artikel 15

Da die Stillegungsentschädigung auf einer solchen Höhe festgesetzt ist, daß sie die Unternehmen unter Berücksichtigung des vorübergehend aus dem Markt zu ziehenden Teiles des Schiffsraumes dazu anregt, ihr am wenigsten rentables Material stillzulegen und weil außerdem der durch die Entschädigung gebotene Anreiz entsprechend den Reaktionen der Angebotsseite erhöht werden kann, darf die freiwillige Stillegung als ein ausreichendes Mittel zur Wiederherstellung einer normalen Lage auf dem Markt gelten; dies gilt sogar für ziemlich ausgeprägte periodische Ungleichgewichte, die sich aus der Kumulierung natürlicher und konjunktureller Faktoren ergeben.

Im übrigen hat die Stillegung wegen ihrer Wechselbeziehung zu den Maßnahmen, die auf die Eindämmung strukturbedingten Kapazitätsüberhangs abzielen, grundsätzlich lediglich die Regulierung der zeitweilig überschüssigen Kapazität zu gewährleisten.

Vor allem wegen ihrer selektiven Natur ist die freiwillige Stillegung wirtschaftlich gesehen vorteilhafter als jede andere Form vorübergehender Einschränkung der Erbringung von Dienstleistungen, wie die Abeichung, die Herabsetzung der Navigationszeiten und die zwangsweise Stillegung; die freiwillige Stillegung stellt keinen unmittelbaren Eingriff in die Unternehmensführung dar.

Jeder Verkehrsunternehmer wird — unabhängig davon, in welchem der für die Stromgebiete bestehenden Register sein Material eingetragen ist — zur Eintragung in die Stillegungsliste zugelassen. Jedoch ist nicht navigationsfähiges Material ausgeschlossen. Dies gilt insbesondere für Schiffe, die, obgleich nicht mehr in Betrieb, noch nicht abgewrackt sind, sowie für zu Reparaturzwecken auf den Werften befindliches Schiffsmaterial. Es ist außerdem zu vermeiden, daß bestimmte Unternehmen sich die Stillegung zur Durchführung umfangreicher Reparaturarbeiten zunutze machen. Material, das nicht zu gegebener Zeit auf die Werft gebracht wird, kann zur Bildung von Kapazitätsüberhang beitragen. Der Verdienstausfall infolge Reparatur ist Teil der normalen Betriebskosten und darf nicht kompensiert werden.

Die stillgelegten Binnenschiffe müssen an einem bestimmten Ort stationiert bleiben, um eine wirksame Überwachung zu erleichtern.

Die Möglichkeit der vorzeitigen Schließung der Stillegungsliste ist ein zusätzliches Mittel, um je nach Lage des Marktes einzugreifen, und gestaltet den Mechanismus der Stillegungsmaßnahme noch elastischer. Im übrigen regt sie außerdem die Unter-

nehmen dazu an, ihre Stillegungsentscheidung nicht allzusehr zu verzögern.

Artikel 16

Mit diesem Artikel werden das grundsätzliche Recht auf Stillegungsentschädigung eingeführt und die Modalitäten für deren Zahlung bestimmt. Da die Eintragungsgebühren wahrscheinlich in den verschiedenen Stromgebieten unterschiedlich hoch sein werden, ist es angemessen, daß die Unternehmen, die Material in einem Stromgebiet stillegen, in dem höhere Gebühren erhoben werden als in demjenigen, in dem sie eingetragen sind, eine Ergänzungsgebühr zahlen.

Kapitel 3

Maßnahmen zur Überwachung der Entwicklung der Binnenflotte

Artikel 17

Mit dem Indikativprogramm wird das Ziel verfolgt, es den Behörden mittels Beobachtung der Markttendenzen zu gestatten, die Grundzüge einer mittelfristigen Politik für die Kapazitätsentwicklung festzulegen. Es bezweckt ferner eine bessere Unterrichtung der Unternehmen über die Lage und die Entwicklung des Marktes und soll Ihnen ihre Entscheidung über Investitionen und Beförderungspreise erleichtern. Das Programm trägt auf diese Weise zu einer besseren Beurteilung und genaueren Auslegung der Markterscheinungen bei und erleichtert außerdem die Wahl der geeignetsten Maßnahmen. Der Unterschied zwischen den Angaben des Programms und der tatsächlichen Lage gestattet es, die Intensität etwaiger Maßnahmen festzulegen. Indessen hat das Programm in keiner Weise zwingenden Charakter, und die darin enthaltenen Grundzüge können keinesfalls eine automatische Auslösung der vorgesehenen Maßnahmen bewirken.

Die dem Programm zugrunde liegenden Kriterien gestatten eine rückschauende Analyse der Lage auf dem Güterverkehrsmarkt der Binnenschiffahrt sowie eine Untersuchung der voraussichtlichen Entwicklung dieses Marktes. Bei der Erstellung von Vorausschätzungen wird ferner die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der übrigen Wirtschaftszweige berücksichtigt, wie sie sich aus dem Programm für die mittelfristige Wirtschaftspoltik der Gemeinschaft ergibt.

Das für die Erstellung des Indikationsprogramms festgelegte Verfahren gestattet allen zur Mitwirkung an der Durchführung der Maßnahmen zur Kapazitätsregulierung berufenen Stellen, aktiv an der Erarbeitung dieses Programms teilzunehmen. So ist die Ausarbeitung des Basisdokuments dem in Artikel 34 genannten Ausgleichsausschuß übertragen, dessen Mitglieder auf Grund ihrer beruflichen Tätigkeit vor allem über die für die praktische Marktkenntnis unerläßliche Urteilsfähigkeit verfügen.

Um sicherzustellen, daß die Angaben des Programms ständig die Lage des Marktes und seine Entwicklung widergeben, ist eine regelmäßige Überprüfung vorgesehen. Das Programm wird gegebenenfalls unter Berücksichtigung des tatsächlichen Marktverhaltens und entsprechend den neuen Ausrichtungen in der Entwicklung der Nachfrage, die vor allem aus Strukturänderungen oder Neuansiedlungen von Industriezentren herrühren können, angepaßt.

Artikel 18

Die zur Vermeidung strukturellen Kapazitätsüberhangs bestimmten Maßnahmen werden erst nach vorheriger Feststellung von Erscheinungen durchgeführt, die ernste und anhaltende Störungen auf einem oder mehreren Märkten hervorrufen können. Die gewählten Kriterien gestatten es, sowohl die bestehende Marktlage als auch die Marktentwicklung zu beurteilen.

Die Maßnahmen zur Beseitigung kurzfristiger Ungleichgewichte sowie die Maßnahmen, die zur Verhütung oder Beseitigung längerer Ungleichgewichte eingeleitet wurden, stehen in Wechselbeziehung. Daher ist vorgesehen, daß die Maßnahmen zur Überwachung der Entwicklung der Flotte durchgeführt werden müssen, sobald vorübergehende Ungleichgewichte festgestellt werden, deren zu große Häufigkeit oder ungewöhnlich lange Dauer offensichtlich einen Hinweis auf das Vorhandensein eines strukturellen Kapazitätsüberhangs darstellen. Indessen ist es nicht angezeigt, die Vermutung eines dauernden Kapazitätsüberhangs für gegeben zu halten, wenn die vorübergehenden Kapazitätsüberhänge die Folge außergewöhnlicher Navigationsbedingungen sind (unter anderem besonders günstigere Wasserstände während längerer Zeit).

Artikel 19

Die auf Grund dieses Artikels zu entrichtende Gebühr bezweckt in der Hauptsache, die Unternehmen zu einer Verlangsamung ihrer Investitionstätigkeit anzuregen, wenn der Entwicklungsrhythmus entweder des gesamten Schiffsraumes oder bestimmter Fahrzeugklassen einen strukturellen Kapazitätsüberhang hervorzurufen droht.

Da diese Gebühr im übrigen auf der Grundlage eines festen und eines beweglichen Satzes berechnet wird, trägt sie zur Bildung einer homogeneren, dem Gabarit der Schiffahrtsstraßen des betreffenden Stromgebiets besser angepaßten Flotte bei. Die Auferlegung eines im Vergleich zum beweglichen Satz relativ hohen festen Satzes soll grundsätzlich einen Rationalisierungseffekt auslösen und auf diese Weise die Produktivität der Fahrzeuge verbessern.

Damit außerdem die Modernisierung der Flotte und ihre Anpassung an den technischen Fortschritt gefördert wird, unterliegt der zur Ersetzung bestimmte Schiffsraum keiner Gebühr.

Die Möglichkeit, die Gebührensätze oder die Dauer der Interventionszeiträume zu ändern, erhöht die Elastizität der vorgeschlagenen Regelung und gestattet eine schnelle Anpassung der laufenden Maßnahmen an Situationen, die entweder auf den Auswirkungen des ersten Eingriffs oder auf etwaigen strukturellen oder konjunkturellen Veränderungen beruhen.

Artikel 20

Man kann unterstellen, daß die in Artikel 19 genannte Vorbeugungsmaßnahme das angemessene Instrument für die Vermeidung von langfristigen Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage darstellt. Indessen erscheint es notwendig, eine Möglichkeit für Maßnahmen vorzusehen, mit denen unvorhergesehene Situationen bewältigt werden können. Die Aussetzung der Erteilung der Genehmigung entspricht dem angestrebten Ziel um so mehr, als parallel dazu eine Abwrackmaßnahme eingeleitet werden kann. Aus den gleichen Gründen, die im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Anregung einer Einschränkung der Investitionen angeführt wurden, muß die Ersetzung der Binnenschiffe genehmigt werden.

Artikel 21

Die den Unternehmen gebotene Möglichkeit, auf einer einzigen Genehmigung Tonnage oder Leistung mehrerer außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge zusammenzufassen, gestattet den Erwerb von Fahrzeugen, die ihren individuellen Bedürfnissen am besten gerecht werden. Die bei der Ersetzung der Fahrzeuge zugelassene Gleichwertigkeit der Leistung bietet die erforderliche Handlungsfreiheit zur Verwirklichung einer rationellen Bauweise und zur Förderung der Indienststellung moderner Fahrzeuge.

Kapitel 4

Abwrackmaßnahmen

Artikel 22

Die Durchführung von Abwrackmaßnahmen auf Gemeinschaftsebene gestattet eine Verbesserung der durch andere langfristige Maßnahmen angestrebten Ergebnisse. So wird die Auswirkung dieser verschiedenen Maßnahmen zusammen eine schnellere Aufzehrung des strukturellen Kapazitätsüberhangs fördern. Im übrigen trägt das Abwracken ferner zu einer strukturellen Sanierung des Angebots bei.

Das abzuwrackende Material wird auf Grund von Kriterien bestimmt, die das Ausscheiden technisch und wirtschaftlich veralteter Fahrzeuge aus dem Markt zum Ziel haben.

Da die Höhe der Gebühren sich zur Erreichung der vorgenannten Ziele mittels einer Abwrackaktion als unzulänglich erweisen könnte, ist vorgesehen, daß zusätzliche Finanzierungsmittel geschaffen werden können. Die Abwrackmaßnahme trägt zu einer Verbesserung der Marktlage bei, die der gesamten Schiffahrt zugute kommt; es ist daher gerechtfertigt, daß alle unter die Regelung fallenden Unternehmen in diesem Falle zur Finanzierung dieser Aktion beitragen. Im übrigen werden die Mitgliedstaaten außer den vorgenannten Finanzierungsmitteln die Möglichkeit haben, gemäß Artikel 4 Buchstabe b des Vorschlags der Kommission für eine Verordnung des Rates über Beihilfen [1]) derartige Beihilfen auf nationaler Ebene zu gewähren, soweit sie sich in einen Plan zur strukturellen Sanierung ihres Schiffsparks einfügen.

Da bei den Abwrackmaßnahmen bestimmte einschränkende Bedingungen hinsichtlich der Ersetzung des verschrotteten Materials vorgesehen werden, darf angenommen werden, daß für die Partikuliere, insbesondere solche, die nur ein Schiff besitzen, ein Anreiz entsteht, überaltertes Material vom Markt zu nehmen. Da diese Schiffer gewöhnlich nur sehr wenige Lohnarbeitskräfte beschäftigen und die Betroffenen durch die Gewährung der Abwrackvergütung die Möglichkeit haben werden, sich auf andere Tätigkeiten umzustellen, dürften die betreffenden Maßnahmen keine schwerwiegenden Probleme zur Wiedereingliederung einer ins Gewicht fallenden Zahl von Arbeitskräften aufwerfen. Falls sich solche Auswirkungen dennoch einstellen sollten, erscheint es im Sinne der Grundsätze, die alle Gemeinschaftsmaßnahmen leiten müssen, unumgänglich, einen wirksamen Schutz der Interessen der von den vorgeschlagenen Maßnahmen ggf. betroffenen Arbeitnehmer zu gewährleisten.

Die Bestimmungen in Artikel 22 entsprechen diesem vordringlichen Erfordernis.

Artikel 23

Angesichts der Vorteile, die den Unternehmen während der Anwendung von Maßnahmen zur Beseitigung strukturellen Kapazitätsüberhangs ihre Fahrzeuge zu ersetzen geboten sind, erscheint es nicht angemessen, daß ihnen außerdem die Abwrackvergütung zugute kommt.

Da die Abwrackmaßnahme im übrigen, wie bereits erwähnt, hauptsächlich dazu beitragen soll, den strukturellen Kapazitätsüberhang zu beseitigen, erscheint die Aussetzung der Erteilung der Genehmigungen während eines Zeitraums von drei Jahren an diejenigen Unternehmen gerechtfertigt, die eine Abwrackvergütung erhalten haben. Grundsätzlich kann man davon ausgehen, daß nach Ablauf eines derartigen Zeitraums die Erscheinungen von Kapazitätsüberhang verschwunden oder zumindest gemildert sein dürften.

Artikel 24

Dieser Artikel enthält die Bedingungen, unter denen das Recht auf Zahlung der Abwrackvergütung geltend gemacht werden kann. Die Zahlung der Hälfte

[1]) Dok. KOM (66) 266 entg. vom 18. Juli 1966

dieser Vergütung bereits bei Rückgabe der Eintragsbescheinigung, d. h. also noch vor der Verschrottung der betreffenden Fahrzeuge, soll die Abwrackaktion noch attraktiver gestalten und verfolgt gleichzeitig ein soziales Ziel.

Kapitel 5

Ausgleichskonten

Artikel 25

Die für jedes Becken eröffneten Ausgleichskonten sollen gestatten, die finanzielle Eigenständigkeit jedes dieser Becken zu wahren. Sie sind außerdem unerläßlich zur Vervollständigung des Systems der Stillegungs- und Abwrackmaßnahmen.

Artikel 26

In diesem Artikel wird die Art der Gutschriften und Belastungen auf den Ausgleichskonten definiert und bestimmt, daß die Erhebung der Abgaben und die Zahlung der Vergütungen durch die Mitgliedstaaten erfolgt. Mit einem derartigen internen Ausgleichsverfahren lassen sich die Notwendigkeit eines Verwaltungsapparates auf Gemeinschaftsebene vermeiden, die Rechte der Betroffenen leichter feststellen und deren Entschädigung unter den bestmöglichen Voraussetzungen vornehmen.

Artikel 27

Zur Erleichterung der Abwicklung der Transaktionen im Zusammenhang mit den Ausgleichskonten ist es erforderlich, daß jeder Mitgliedstaat eine Verbindungsstelle einrichtet.

Artikel 28

Zur Vereinfachung der Buchungsvorgänge erscheint es angezeigt, die Daten über die Einnahmen und Ausgaben vierteljährlich zu übermitteln.

Artikel 29

Da die Vorschriften über die Maßnahmen zur Behebung vorübergehenden Kapazitätsüberhangs einem Unternehmen die Möglichkeit bieten, Binnenschiffe in einem anderen Becken als demjenigen stillzulegen, in dem diese Fahrzeuge eingetragen sind, werden in diesem Artikel die Probleme im Zusammenhang mit der Übernahme der auf diese Weise fälligen täglichen Vergütungen geregelt.

Artikel 30

Um innerhalb jedes Beckens das Funktionieren des Ausgleichs zwischen Mitgliedstaaten zu gewährleistungen, ist es unerläßlich, daß auf den Namen eines jeden Mitgliedstaates ein Übersichtskonto für jedes Ausgleichskonto eröffnet wird.

Artikel 31

Es erscheint erforderlich, daß Verfahren zur Abrechnung der Einnahmen und Ausgaben für die Stillegung zwischen den Mitgliedstaaten zu präzisieren und den in Artikel 29 genannten Einzelfall zu berücksichtigen.

Artikel 32

Für den Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben wird halbjährlich eine Abrechnung vorgenommen, um vor allem zu vermeiden, daß diejenigen Mitgliedstaaten, die Gläubiger sind, nicht während zu langer Zeit mit den von ihnen anstelle anderer Mitgliedstaaten gezahlten Vorschüssen belastet sind.

Bei einem Habensaldo der Ausgleichskonten erfolgt die Aufteilung im Verhältnis zu der von jedem Mitgliedstaat eingenommenen Gesamtsumme. Umgekehrt wird ein Sollsaldo entsprechend der Gesamtsumme der geleisteten Zahlungen aufgeteilt.

Artikel 33

Keine Bemerkungen.

Kapitel 6

Vorschriften institutioneller Art

Artikel 34

Zur ständigen Unterstützung der Gemeinschaftsinstitution bei der Durchführung der Maßnahmen zur Kapazitätsregelung wird es für erforderlich gehalten, einen Ausschuß einzusetzen, der sich aus Vertretern von Unternehmen zusammensetzt, die Güterbeförderungen in der Binnenschiffahrt ausführen. Diese aktive Mitarbeit der genannten Unternehmen hat nach dem Grundsatz zu erfolgen, daß die Binnenschiffahrt im Rahmen ihrer eigenen Mittel zu einer befriedigenderen Marktorganisation beitragen soll. Man kann im übrigen davon ausgehen, daß der Erfolg der Maßnahmen um so größer sein wird, als bei ihrer Durchführung eine derartige Mitwirkung gewährleistet ist.

Dem Ausgleichsausschuß ist ein Initiativrecht eingeräumt. Außerdem ist die Anhörung dieses Ausschusses in allen Fällen zwingend vorgeschrieben, in denen die Kommission ihr eigenes Initiativrecht ausübt. Das Gewerbe hat auf diese Weise die Gewähr, daß seine Auffassungen jederzeit in Erwägung gezogen werden.

Artikel 35

Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben im Zusammenhang mit der Anwendung der durch die Verordnung vorgesehenen Maßnahmen wird es für zweckmäßig gehalten, daß die Kommission ferner vom Ausschuß zur Überwachung des Verkehrsmarktes unterstützt wird, dessen Einsetzung im Vorschlag für eine Ver-

ordnung des Rats über die Einführung eines Margentarifsystems vorgesehen ist. Durch die Aufgaben, die dem Ausschuß auf anderen Gebieten, vor allem auf dem Tarifsektor und dem Sektor des Zugangs zum Markt im Güterkraftverkehr, übertragen werden sollen, wird dieser Ausschuß eine umfassende Kenntnis der gesamten Probleme des Verkehrsmarktes haben, so daß seine Mitarbeit für die Kommission nützlich ist.

Artikel 36

Die Tatsache, daß die Kommission dem Rat einen Vorschlag für die in dem Fall zu treffenden Maßnahmen unterbreiten muß, in dem diese der Stellungnahme des Ausschusses zur Überwachung des Verkehrsmarktes nicht entsprechen, bietet den Mitgliedstaaten die erforderlichen Garantien.

Titel IV

Zulassung zum innerstaatlichen und zum internationalen Verkehr

Artikel 37

Der freie Dienstleistungsverkehr bei internationalen Güterbeförderungen im Binnenschiffsverkehr ist bereits jetzt, wenn nicht rechtlich, so zum mindesten doch tatsächlich verwirklicht; daher ist es erforderlich, diese Freiheit rechtlich zu sanktionieren und gleichzeitig indirekte Beschränkungen zu beseitigen.

Artikel 38

Die Beteiligung nichtansässiger Verkehrsunternehmen am innerstaatlichen Verkehr eines Mitgliedstaates ist in bestimmten Fällen noch Beschränkungen, vor allem quantitativer Art, unterworfen. Diese Beschränkungen müssen zu einem Zeitpunkt beseitigt werden, in dem aus derzeitiger Sicht eine ausreichende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen verwirklicht ist und die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen getroffen haben, die ihnen zur harmonischen Durchführung der vorgeschlagenen Regelung erforderlich erscheinen.

Titel V

Statistische Auskünfte

Artikel 39

Der Fahrtenbericht soll den zuständigen Behörden gestatten, die für die Überwachung des Verkehrsmarktes unerläßlichen statistischen Auskünfte einzuholen. Dieser Bericht soll vor allem eine bessere Kenntnis des Nutzungsgrads der Frachtschiffe ermöglichen. Derartige Angaben sind für Nicht-Frachtschiffe nicht erforderlich, weil ihre Leistung sich aufgrund der Angaben über die Frachtschiffe beurteilen läßt.

Um die Vergleichbarkeit der auf diese Weise ermittelten statistischen Daten zu gewährleisten, wird vorgeschlagen, daß der Bericht nach einem einheitlichen Muster abgefaßt wird.

Artikel 40

Eine wirksame Überwachung des Verkehrsmarktes erfordert ferner, daß die Gemeinschaftsstellen für jedes Becken über eine quantitative und qualitative Aufstellung der eingetragenen Fahrzeuge verfügen. Ferner müssen ihnen die Daten mitgeteilt werden, die erforderlich sind, um diese Aufstellungen regelmäßig auf den neuesten Stand zu bringen.

Informationen, die über die Genehmigungen zu erteilen sind — wobei gleichfalls die Fälle der Ersetzung von Fahrzeugen aufzuführen sind —, ermöglichen eine Aufstellung über die voraussichtliche Zunahme des Parks.

Artikel 41

Ebenso wie der Fahrtenbericht die unerläßlichen Angaben zur Anwendung der Kriterien liefert, die eine rückschauende Untersuchung der Kapazitätsentwicklung gestatten, müssen auch zahlenmäßige Angaben für die Anwendung derjenigen Kriterien zur Verfügung stehen, die zur Feststellung des kurzfristigen Marktverhaltens dienen. Da mit der vorgeschlagenen Verordnung im übrigen eine stetige Anpassung der Stillegungsentscheidung an die Entwicklung zustande kommt, die progressiv mittels der eingeleiteten Maßnahmen eintritt, muß unbedingt vermieden werden, daß dieses Anpassungssystem durch Fehlen der erforderlichen, in genügend kurzen Zeitabständen erteilten Auskünfte weniger wirksam oder sogar gelähmt wird.

Artikel 42

Keine Bemerkungen.

Titel VI

Überwachung und Sanktionen

Artikel 43

Die Binnenschiffe müssen bestimmte Überwachungsdokumente an Bord führen, damit die Behörden der Mitgliedstaaten an jedem Ort, an dem diese Fahrzeuge sich befinden, prüfen können, ob das Unternehmen seinen Hauptverpflichtungen aus der vorgeschlagenen Regelung nachkommt. Diese Vorschrift enthebt die Betroffenen indessen nicht der Pflicht, an Bord ihres Fahrzeugs andere Dokumente zu führen, die durch die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgesehen sind.

Artikel 44

Diese Vorschrift soll die Möglichkeit sicherstellen, während der Stillegungszeiträume wirksame Überwachungen vorzunehmen.

Artikel 45

Damit die in der Verordnung enthaltenen Maßnahmen eingehalten werden, müssen geeignete Sanktionen vorgesehen werden. Zur Erreichung einer angemessenen Höhe der Sanktionen, die von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, richtet die Kommission gegebenenfalls geeignete Empfehlungen an die Mitgliedstaaten.

Titel VII

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Kapitel 1

Übergangsbestimmungen

Artikel 46

Diese Bestimmung räumt den auf dem Markt schon tätigen Unternehmen eine ausreichende Frist ein, um den Vorschriften über die Eintragung der Binnenschiffe zu entsprechen; da die betreffenden Fahrzeuge im übrigen bereits in Betrieb sind, ist eine vorherige Genehmigung nicht erforderlich.

Artikel 47 und 48

Die Vorschriften dieser Artikel folgen ebenfalls dem Grundsatz der Wahrung der erworbenen Rechte der Verkehsunternehmer zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung.

Kapitel 2

Schlußbestimmungen

Artikel 49

Die Regelung soll verhindern, daß Verkehrsunternehmer, die gegenwärtig in der Gemeinschaft ihre Niederlassung haben, sich den vorgesehenen Maßnahmen durch Verlegung ihrer Niederlassung in ein Drittland entziehen. In letzterem Fall könnten Marktstörungen infolge des Verhaltens dieser Außenseiter fortbestehen und die beabsichtigten Maßnahmen weniger wirksam werden. Mit dem Wortlaut dieses Artikels soll eine derartige „Flucht" dadurch erschwert werden, daß die genannten Verkehrsunternehmer nicht auf Kosten der anderen Verkehrsunternehmer ohne Gegenleistung in den Genuß der Vorteile der Regelung gelangen können.

Zu betonen ist, daß die genannte Bestimmung kein Hemmnis für die Schiffahrtsfreiheit der Unternehmen mit Sitz in Drittstaaten darstellt.

Artikel 50

Mit dieser Vorschrift soll den betreffenden Unternehmen die Möglichkeit gegeben werden, gegen die von den nationalen Behörden aufgrund der vorgeschlagenen Regelung getroffenen Entscheidungen Rechtsmittel einzulegen, sofern eine derartige Möglichkeit zur Zeit nicht besteht.

Artikel 51

Das in diesem Artikel vorgesehene Verfahren gestattet den Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung vor allem ihrer Verwaltungsorganisationen, die geeignetsten Maßnahmen für die Durchführung der Bestimmungen der vorgeschlagenen Regelung zu treffen. Die Anhörung der Kommission ermöglicht, daß diese Durchführung harmonisch nach Gemeinschaftsgrundsätzen erfolgt.

Artikel 52

Keine Bemerkungen.